HANDELS- UND VERKEHRSGEOGRAPHIE: LEHRBUCH FÜR...

Richard Andree






1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE

M. Reinbolt, 1883

Andree-Deckert

Handels- und Verkehrsgeographie.

Lehrbuch

für Handelsschulen und verwandte Lehranstalten

sowie zum Selbstunterrichte

bearbeitet

von

Emil Deckert.

Zugleich zweite Auflage

von Richard Andree's Handels- und Verkehrsgeographie.

Stuttgart

Verlag von Julius Maier.

1882.

Druck von A. Bonz' Erben in Stuttgart.

Vorwort.

Als der Verfasser des vorliegenden Buches seitens der Verlagshandlung die Aufforderung erhielt, die Richard Andree'sche Handels- und Verkehrsgeographie in neuer Auflage, und zwar mit dem ausgesprochenen Charakter eines Lehrbuches, zu bearbeiten, hegte derselbe bezüglich der Thunlichkeit eines solchen Unternehmens bereits große Bedenken. Das Jahrzehnt, welches seit dem Erscheinen der ersten Auflage der R. Andree'schen Handels- und Verkehrsgeographie verflossen war, hatte ja der Geographie im allgemeinen, ganz besonders aber den auf die Volkswirtschaft gerichteten, angewandten Zweigen der Geographie, eine so gewaltige Bereicherung gebracht, daß schon dadurch das Buch in Gefahr kam, in seiner zweiten Auflage ein vollkommen anderes zu werden. Die veränderte Tendenz des Buches — als Lehrbuch — aber mußte selbstverständlich die angegebene Gefahr noch sehr bedeutend erhöhen, da der handelsgeographische Stoff, der in dem Buche dargeboten werden sollte, jener Tendenz gemäß auch einer Zubereitung nach pädagogisch-didaktischen Grundsätzen bedurfte. Selbst wenn der Verfasser derselbe geblieben wäre, so hätte die R. Andree'sche Handels- und Verkehrsgeographie durch die beiden angedeuteten Umstände die durchgreifendste innere und äußere Umgestaltung erfahren müssen. Auch der Verfasser sollte aber leider nicht derselbe bleiben, und ein anderer Verfasser bringt unwillkürlich andere Gesichtspunkte und andere Prinzipien mit, keineswegs aber immer bessere Gesichtspunkte und bessere Prinzipien.

Trotz der angegebenen Bedenken ist der Unterzeichnete an die gestellte Aufgabe herangetreten, und noch weiß er kaum, ob er damit das Richtige getroffen hat. Sicherlich haben sich die angeführten Bedenken während der Arbeit als vollkommen begründete erwiesen, und der Unterzeichnete hat es zu seinem Bedauern nicht vermeiden können, den Lesern ein vollkommen neues Werk zu bieten, das seine Existenzberechtigung erst wird erweisen müssen, für dessen Inhalt wie für dessen Gestaltung aber lediglich er selbst verantwortlich ist.

Enger als an die erste Auflage der „R. Andree'schen Handels- und Verkehrsgeographie" hat sich der Verfasser des gegenwärtigen Buches der ganzen Natur der Sache nach an seine eigenen handels- und verkehrsgeographischen Studien und Arbeiten, sowie an seine Lehrvorträge in der Handelslehranstalt der Dresdener Kaufmannschaft anschließen müssen. Die Berechtigung seiner Arbeit, zugleich als eine zweite Auflage der „R. Andree'schen Handels- und Verkehrsgeographie" zu gelten, beruht also im wesentlichen nur darin, daß der allgemeine Rahmen des alten Buches festgehalten worden ist, sowie darin, daß das in der ersten Auflage hochgehaltene Panier, auf dem vor anderen die Namen Karl Ritter, Oskar Peschel und Karl Andree stehen, auch in dem gegenwärtigen Buche das alte geblieben ist.

Die didaktischen Prinzipien, von denen sich der Verfasser hat leiten lassen, sind wohl am besten aus dem Buche selbst ersichtlich. Was der Verfasser dem angehenden Kaufmanne, der sich durch den Besuch einer Handelslehranstalt oder durch Selbststudium über das Niveau der bloßen Krämer-Routine zu erheben strebt, bieten will, soll in seinem innersten Wesen Geographie sein. Bei der Behandlung eines bestimmten Wirtschaftsgebietes oder Handelsplatzes wurde deshalb stets die geographische Lage und Natur desselben in den Vordergrund gestellt. Freilich muß hierbei betont werden, daß von erschöpfenden Charakteristiken niemals die Rede sein konnte. Eher dürfte man dieselben vielleicht als repetitorisch bezeichnen. Rein repetitorisch sind sie freilich nach der Absicht des Verfassers nicht, vielmehr atmen schon sie etwas von jenem utilitaristischen Geiste, der das gesamte Thun und Treiben des Kaufmanns charakterisiert. Inwiefern wird durch die geographische Lage und Natur die Bewohnbarkeit, die Produktionsfähigkeit und der Verkehr gefördert oder gehindert? Das ist immer die Hauptfrage dabei.

Ganz in derselben Weise und ganz in demselben Geiste werden dann auch die Völker der verschiedenen Erdgegenden betrachtet. Die Völker der Erde sind dem Verfasser des gegenwärtigen Buches vor allen Dingen Produzenten und Konsumenten, sowie ihm die Länder vor allen Dingen Produktions- und Konsumtionsgebiete (Wirtschaftsgebiete) und die Ortschaften vor allen Dingen Produktions- und Konsumtionsherde oder Warenzusammenfluß- resp. Warenvertriebsplätze sind.

Die besonderen Abschnitte über die Produktions- und Handels- und Verkehrsverhältnisse sollen zu nichts dienen als zur Illustration und zur genaueren Befestigung des eigentlichen handelsgeographischen Materials.

Daß übrigens unter dem „utilitarischen" kaufmännischen Geiste nichts weniger als bloßer kurzsichtiger Krämergeist verstanden werden soll, wird wieder aus dem Buche ohne weiteres klar werden. Im Interesse der allgemeinen Menschenbildung hat der Verfasser den handels- und verkehrsgeographischen Stoff seinen Schülern niemals anders darreichen wollen, als auf der Grundlage der allgemeinen Kulturgeographie.

Daß es ihm nicht darauf ankam, den Kopf des ohnehin vielgeplagten Schülers mit handelsgeographischen und handelsstatistischen Namen und Zahlen zu füllen, braucht hiernach kaum noch hinzugefügt zu werden. Zum selbständigen Denken über die Lage und Natur der Wirtschaftsgebiete und Handelsplätze und über ihre Produktions- und Konsumtionskraft zu befähigen, das war sein Hauptziel. Sollte es seinem Buche gelingen, eine Anzahl junger deutscher Kaufleute mit den notwendigen realen Kenntnissen auszurüsten, um erfolgreich mitwirken zu können bei der weiteren wirtschaftlichen Hebung des jungen deutschen Reiches, so ist die Arbeit und das Streben des Verfassers belohnt.

Dresden, im Oktober 1881.

Emil Deckert.

Inhaltsverzeichnis.

Allgemeiner Teil.

Spezieller Teil.

Allgemeiner Teil.

I. Der Ocean.

1. Seine Natur.

§ 1. Die tropfbar flüssige Hülle des Erdballes, die etwa 375,000,000 qkm (6,800,000 Q.M.) oder nahe an 3/4 seiner Gesamtoberfläche bedeckt, wird in fünf Oceane eingeteilt: in den Großen oder Stillen Ocean (auch Südsee und Pacifischer Ocean genannt), in den Atlantischen Ocean, in den Indischen Ocean und in die beiden Eismeere. Im Grunde genommen bildet diese Wasserhülle unseres Planeten aber nur einen einzigen zusammenhängenden Ocean, der seinen Schwerpunkt auf der südwestlichen Halbkugel hat, und von dem die Einzeloceane gewissermaßen nur nach Norden gerichtete große Golfe sind.

Abgesehen von geringfügigen Schwankungen nach Ort und Zeit, ist allen Oceanen gemeinsam das Niveau ihrer Wasserspiegel, der Salzgehalt ihres Wassers, (etwa 3,5 %) die Wellenbewegung, die durch den Wind, und die Gezeitenbewegung (Ebbe und Flut), die durch die Anziehungskraft des Mondes und der Sonne hervorgerufen wird. Nur abgeschlossene Binnenmeere zeigen in diesen Verhältnissen mehr oder minder starke Abweichungen.

Die Tiefe der Oceane ist sehr verschieden, entspricht aber im allgemeinen der Größe derselben, und erreicht nach den zuverlässigsten Messungen in ihrem Maximum ziemlich die Höhe der gewaltigsten Berggipfel (8519 m, in der sogenannten Tuscarora-Tiefe östlich von den Kurilen. — (Der Gaurisankar des Himalaya mißt 8840 m). Seicht und durch Klippen oder Sandbänke für die Schiffahrt gefährlich sind die Oceane in der Regel nur an ihren Rändern sowie in der Nachbarschaft von Inseln.

Die Temperatur des Wassers wechselt nur in der oberflächlichen Schicht nach Zone und Jahreszeit, in der Tiefe ist sie durch alle Oceane und durch alle Zonen und Jahreszeiten nahezu dieselbe und zwar eine sehr niedrige (ungefähr 1 ° C.) Der Unterschied der Temperaturen in den verschiedenen über einander gelagerten Wasserschichten ist die Hauptursache einer senkrechten Cirkulation des Wassers, durch die vor allen Dingen Sauerstoff in die Tiefe geführt und durch die auf diese Weise auch dort ein reich entfaltetes Tierleben — zum Teil die Grundlage des Tierlebens an der Oberfläche — ermöglicht wird.

Die **Meeresströmungen** sind in den verschiedenen Oceanen zwar verschieden, müssen aber in jedem offenen Oceane auf dieselbe Hauptursache, nämlich auf den Wind (namentlich auf den Passatwind) zurückgeführt werden. Nur die abgeschlossenen Binnenmeere zeichnen sich an ihren Zugangsstraßen durch Strömungen aus, die in anderer Weise hervorgerufen sind.

2. Die Produktions- und Verkehrsverhältnisse des Oceans.

§ 2. In dem allgemeinen Haushalte der Natur sind die Oceane vor allen Dingen bedeutsam als die **Regulatoren des Klimas** der Kontinente, sowie als die **Quelle der feuchten Niederschläge** und der gesamten **Bewässerung** derselben. In kommerzieller Beziehung haben sie aber außerdem noch die höchste Wichtigkeit als ungeheure, eigenartige **Produktionsgebiete** sowie als natürliche **Weltverkehrsstraßen**. Ihre Produktionskraft ist eine so große, daß eine bestimmte Meeresfläche dem Fischer bereits in einer Woche mehr Nahrungsstoffe zu liefern vermag, als ein wohlgepflegter Weizenacker von gleicher Größe dem Landmann in einem Jahre gewährt. Am reichsten an Produkten sind die Oceane in der Regel an ihren Rändern, und die Gewinnung derselben wird dem Menschen dadurch nicht unbeträchtlich erleichtert. Für den menschlichen Verkehr haben die Seewege vor den Ueberlandwegen den großen Vorzug, daß sie besonders den durch Dampfkraft getriebenen Fahrzeugen die denkbar größte Freiheit der Bewegung gestatten, sowie daß sie im Gegensatz zu den Kunststraßen, Eisenbahnen und Kanälen keinerlei Unterhaltungskosten verlangen — abgesehen natürlich von Hafenbauten, Leuchttürmen 2c.

Die Küstenschiffahrt hat sich an allen Oceanen bereits auf sehr frühen Kulturstufen entwickelt, denn auch die sogenannten Naturvölker, dafern sie an der Meeresküste wohnen, zeigen sich fast allenthalben mit derselben vertraut; besonders aber die Phönizier des Altertums, sowie die Araber, Normannen und Hanseaten des Mittelalters leisteten darin Großes. Die Normannen wagten sich sogar bereits im 10. und 11. Jahrhunderte nach Grönland und Amerika. Transoceanische Fahrten im eigentlichen Sinne des Wortes dagegen wurden im allgemeinen erst möglich mit dem Beginne der modernen Zeit, nach der Erfindung des Kompasses und nach dem Zeitalter der Entdeckungen. (Amerika 1492. Seeweg nach Indien 1498. Erste Weltumsegelung 1519 bis 1522.)

A. Der Atlantische Ocean.

1. Seine Natur.

§ 3. Der **Atlantische Ocean** steht sowohl an **Ausdehnung** (etwa 83,000,000 qkm oder reichlich 1,500,000 Q.M.) als auch an **Tiefe** (nördlich von der westindischen Insel St. Thomas c. 7000 m) hinter dem Großen Oceane zurück, übertrifft diesen sowie die anderen Oceane aber weit in seiner **Bedeutung für den Handel und Verkehr**. Die Hauptgründe dafür, daß er in der angegebenen Beziehung unter den Oceanen obenan steht, sind in seiner Gestaltung sowie in der Natur seiner Gestadeländer und in der Kultur seiner Anwohner zu suchen. Aus diesen Gründen ist es auch

zweifelhaft, ob er seinen hohen verkehrsgeographischen Rang jemals an einen anderen Ocean verlieren wird.

§ 4. Der Atlantische Ocean bildet eine verhältnißmäßig schmale Gasse — Alexander von Humboldt vergleicht ihn mit einem Strome — zwischen dem Westen der Alten und dem Osten der Neuen Welt, und er kann zwischen Liverpool und New-York vermittelst Dampfers bereits in 10 bis 12 Tagen, vermittelst Segelschiffes in 30 bis 40 Tagen überschritten werden. Seine Breite beträgt zwischen dem südamerikanischen Kap Roque und der afrikanischen Sierra Leone, sowie zwischen Irland und Neufundland (über dem sogenannten Telegraphenplateau) nur etwa 3000 km (420 g. M.), während seine Länge zwischen den beiden Polarkreisen sich auf ziemlich 15,000 km (2000 g. M.) beläuft.

Besonders in seiner nördlichen Hälfte ist er viel reicher als die anderen Oceane gegliedert, und mit seinen Randmeeren, Mittelmeeren und Golfen greift er weit in das Innere der ihn umgebenden Kontinente ein. Weil er aber minder kompakt gestaltet ist als der Indische und Große Ocean, und weil seine Küstenlänge infolgedessen eine bedeutendere ist als bei diesen beiden Oceanen, so ist auch seine Einwirkung auf die angrenzenden Länder und Völker eine viel stärkere. Besonders die Zugänglichkeit, das Klima, die Bewässerung und die Produktion dieser Länder, aber auch der Unternehmungsgeist der Anwohner wird durch diese Eigentümlichkeit in sehr günstiger Weise beeinflußt.

Die Gesamtfläche der Stromgebiete, die ihm ihr Wasser zusenden, — sein Entwässerungsgebiet — ist viel bedeutender als selbst bei dem Großen Oceane. Sie beträgt reichlich 55,000,000 qkm oder 1,000,000 Q.M. (beim Großen Ocean etwa das Drittel davon.) Da die Ströme nun die natürlichen Verkehrsbahnen des Binnenlandes bilden und die Richtung der Kunststraßen und Eisenbahnen zu einem guten Teile bedingen, so ist auch die kontinentale Handels- und Verkehrsbewegung in der Richtung zu und von dem Atlantischen Oceane naturgemäß die leichteste und stärkste. Dies muß um so mehr der Fall sein, als die von den fraglichen Strömen durchflossenen Gebiete — teilweise durch die Einwirkung des Atlantischen Oceans selbst — sowohl die produktenreichsten, als auch die kultiviertesten und bedürfnisreichsten Länder der Erde sind. Hierbei ist besonders an Europa, an die Nil-, Niger- und Congoländer in Afrika, und an die Länder am La Plata, am Amazonenstrome, am Mississippi und am Lorenzstrome in Amerika zu denken.

Abgesehen von seiner Randzone ist der Atlantische Ocean arm an Inseln und damit zugleich in einem hohen Grade frei von Sandbänken und Klippen. Die riffbauende Koralle insbesondere führt ihre der Schiffahrt so häufig gefährlichen Bauten nur in der Nähe der westindischen Inseln auf. Durch unterseeische Eruptionen aus der Meerestiefe emporgetauchte Vulkaninseln, wie die Azoren, die Madeiragruppe, die Kanarien, die Kapverden, Ascencion, St. Helena und Tristan da Cunha sorgen indeß dafür, daß es in keinem seiner Teile vollständig an Kohlen- und Wasserstationen für die Schiffahrt fehlt.

§ 5. Von den heftigsten Stürmen wird der Atlantische Ocean be-

wegt am Kap der Guten Hoffnung, das die ersten Umsegler deshalb sehr treffend als das Kap der Stürme (Cabo tormentoso) bezeichneten, und in der Gegend des mittleren Amerika (die berüchtigten Wirbelstürme, welche die Spanier Tornados, die Engländer Hurricanes nennen). Übrigens wirkt der Ocean aber durch seine gleichmäßige Fläche beruhigend auf die Stürme, so daß z. B. nur wenige der mittelamerikanischen Wirbelstürme die Küsten Europas erreichen.

Bezüglich der Windrichtungen, die über dem Atlantischen Oceane herrschen, und die für die Schiffahrt von höchster Bedeutung sind, zerfällt derselbe in fünf streng von einander unterschiedene Zonen, deren Grenzen indeß mit den Jahreszeiten hin und her rücken: 1) Die Zone der Calmen oder Windstillen liegt ungefähr unter dem Äquator und ist auf der afrikanischen Seite des Oceans breiter als auf der amerikanischen. Von den Segelschiffen wird dieselbe daher am besten möglichst weit westwärts (in der Regel zwischen 23 und 28° westlich von Greenwich) gekreuzt. 2) Die Zone des Nordostpassats reicht im Sommer (der nördlichen Halbkugel) weiter nach Norden (28° n. Br.) als im Winter(25° n. Br.). Der ruhige und beständige Wind dieser Zone, der von den ersten spanischen Seefahrern Damenwind (vento de las damas), von den Engländern dagegen Handelswind (trade wind) genannt wurde, ist der Schiffahrt außerordentlich günstig, so daß A. v. Humboldt behaupten durfte, es sei weniger gefährlich, von den kanarischen Inseln nach Amerika als über einen Schweizer See zu segeln. Für die Fahrten von Europa nach Westindien und teilweise auch nach Nordamerika wird die Zone des Nordostpassats daher gern aufgesucht, obwohl der Weg dadurch ein wesentlich längerer wird. 3) In der nördlichen Zone der veränderlichen Winde sind die Passate und Antipassate in einem beständigen Kampfe mit einander begriffen, wobei aber die letzteren, also die südwestlichen Winde, am häufigsten die Oberhand gewinnen. Sie ist also im Gegensatz zu der Passatzone der Fahrt von Amerika nach Europa günstiger als der Fahrt in der umgekehrten Richtung, so daß z. B. ein Segelschiff in der Breite der veränderlichen Winde von Liverpool nach New-York zuweilen mehr als 40 Tage, von New-York nach Liverpool dagegen zumeist kaum 23 Tage nötig hat. Je nördlicher der europäische Abfahrtsort übrigens liegt, desto weniger wird in der Regel die Fahrt nach dem Westen durch widrige Winde gehemmt. 4) Die Zone des Südostpassats hat auf der südlichen Halbkugel einen ganz ähnlichen Charakter und eine ganz ähnliche Lage wie diejenige des Nordostpassats auf der nördlichen. 5) Ebenso dominiert in der südlichen Zone der veränderlichen Winde der Nordwestwind in ähnlicher Weise, wie in der nördlichen der Südwestwind. Bezüglich der gesamten Witterungsverhältnisse ist aber natürlich die südliche Hälfte des Atlantischen Oceans bei weitem nicht so genau erforscht wie die nördliche.

§ 6. Die Meeresströmungen des Atlantischen Oceans stehen mit den Luftströmungen in auffälliger Uebereinstimmung, wie sie auch höchstwahrscheinlich in der Hauptsache von denselben hervorgerufen sind. Nach Wyville Thomson, der als Führer der berühmten Challenger-Expedition die umfassendsten Beobachtungen in der angegebenen Beziehung machen konnte, treibt

der Passatwind ungeheure Wassermassen von der afrikanischen nach der südamerikanischen Küste und verursacht auf diese Weise direkt die sogenannten Äquatorialströmungen. Da dieselben aber durch den amerikanischen Kontinent aufgehalten und abgelenkt werden, so wenden sie sich zu einem kleineren Teile als äquatoriale Gegenströmung (die später Guineaströmung genannt wird) unter dem Äquator wieder ostwärts nach Afrika hin, zu einem größeren Teile gelangen sie aber als Brasilianische Strömung in südlichere und als Golfströmung (mit besonderer Heftigkeit durch die Floridastraße aus dem Mexikanischen Golfe kommend) in nördlichere Breiten. Hier tragen andere Umstände, besonders die vorherrschenden westlichen Winde und die Erdrotation, dazu bei, ihnen allmählich wieder eine östliche Richtung zu geben. Die Golfströmung ist als deutliche Strömung nur bis zum 57.° westlich von Greenwich zu verfolgen, so daß also von einem Eindringen derselben in das Mittelländische Meer kaum die Rede sein kann, nichtsdestoweniger trägt dieselbe ohne Zweifel sehr wesentlich mit dazu bei, den Nordatlantischen Ocean zu einem der wärmsten Meeresräume zu machen. Daß die angegebene oceanische Cirkulation nicht blos auf das Klima der umliegenden Landräume und dadurch auf deren Produktion, sondern auch auf den Handel und Verkehr unmittelbar einwirken muß, ist selbstverständlich. Der Wert des Golfstroms für die Schiffahrt wird freilich sehr stark beeinträchtigt dadurch, daß derselbe sich unter der Bahn der gefährlichsten westindischen Wirbelwinde bewegt. Als Ersatz für die durch die angegebenen warmen Strömungen polwärts gelangenden Wassermassen bewegen sich übrigens kalte Strömungen nach dem Aequator hin. Dieselben halten sich im nordatlantischen Oceane auf der amerikanischen, im südatlantischen auf der afrikanischen Seite, und führen während des späteren Frühjahres Treibeismassen, die der Schiffahrt sehr gefährlich werden können, bis in niedere Breiten (im nordatlantischen Oceane bis zur Breite der Azoren, im südatlantischen bis in die Gegend des Kaps der Guten Hoffnung). Die nordöstlichen Küstenländer Nordamerikas danken der arktischen Strömung (Labradorströmung) ihr rauhes Sommerklima und ihre geringe Produktivität, zugleich aber auch den unerschöpflichen Fischreichtum der Neufundlandbank.

§ 7. Wie die Luft- und Meeresströmungen, so sind auch die Gezeitenverhältnisse des Atlantischen Oceans am vollständigsten erforscht. Die Flut steigt am höchsten in jenen Buchten und Flußmündungen, die gegen den Ocean trichterförmig geöffnet sind, und sie erreicht z. B. in der Fundybay (in Kanada) die Höhe von 21, in dem Bristolkanal von 16, in der Normannischen Bucht von 14 m. Ein großer Teil der atlantischen Häfen Europas, Amerikas und Afrikas wird nur durch die Flut größeren Fahrzeugen zugänglich, und besonders sind auch allerlei Küstenfahrten nur während der Flutzeit möglich, so daß diese durch die Anziehungskraft des Mondes und der Sonne hervorgerufene Erscheinung also im Verkehrsleben der Völker eine überaus bedeutsame Rolle spielt. London, Liverpool, Hamburg, Antwerpen, Havre de Grace und andere Welthandelsplätze danken ihr ganz wesentlich ihre hohe Blüte. Dort, wo die Flut in Folge der Küstenkonfiguration mit besonderer Heftigkeit oder von verschiedenen Seiten in eine Bucht eindringt,

kann sie übrigens die Schiffahrt auch in bedenklicher Weise gefährden. Im offenen Oceane erreicht die Flut keine beträchtliche Höhe, und sie beträgt z. B. bei St. Helena nur 1, bei den Azoren und Kanarien aber nur selten über 2 m.

2. Die Produktionsverhältnisse.

§ 8. Was die Produktion des Atlantischen Oceans anlangt, so ist in erster Linie auf den ungeheuren Fischreichtum hinzuweisen, der ihn besonders in seiner Randgegend charakterisiert, und der sehr wesentlich mit dazu beiträgt, die Bewohner der umliegenden Länder mit Nahrung sowie mit Rohstoffen für ihre Industrie zu versorgen. Der nördliche Teil des Atlantischen Oceans, der von den Tiergeographen als das Reich der Stockfische (oder Schellfische, da beide zu der zoologischen Gattung Gadus gehören) und Häringe bezeichnet wird, darf gegenwärtig als der produktivste unter allen Meeresräumen gelten. An eigentlichen Stockfischen (Kabeljau, Gadus morrhua) liefert er nach P. L. Simmonds allein bei Neufundland der britischen, amerikanischen und französischen Fischerei alljährlich etwa 4 Mill. Centner, (im Werte von 60 Mill. Mark) und dieser Zweig der Seefischerei wird außer auf der großen Neufundlandbank auch an den Küsten von Island und Norwegen (bei den Lofoten) sowie bei Schottland in sehr schwungreicher Weise betrieben. Außer seinem Fleisch liefert der Stockfisch übrigens auch den sogenannten Leberthran. Der Häringsfang, der wirtschaftlich kaum weniger bedeutsam ist als der Stockfischfang, und der der britischen, besonders der schottischen, Fischerei jährlich einen Ertrag von cirka 7,000,000 Tonnen gewährt, ist am ergiebigsten an den Küsten Schottlands und Norwegens, sowie an der Nordostküste Nordamerikas. Einen ganz ähnlichen geographischen Verbreitungsbezirk, wie der Häring und Stockfisch, hat der Lachs, nur hält sich derselbe, da er zugleich in süßen Gewässern haust, noch strenger an die Nachbarschaft der Küste. Die britische Lachsfischerei (besonders an der irischen und schottischen Küste) erzielte im Jahre 1871 einen Wert von etwa 14 Mill. Mark. Der Pilchard (auch als kornische Sardine bekannt) wird an der Südwestküste Englands, aber auch an den Küsten Irlands und Frankreichs gefangen, in der letztgenannten Gegend vor allen Dingen auch die echte Sardine, die hier und in dem Mittelmeere neben dem Stockfischfang den Hauptzweig der französischen Seefischerei bildet und die in Frankreich im Jahr 1873 einen Wert von nahe an 11 Mill. Mark ergab. Die Sprotten und Anchovis finden sich außer an den französischen auch an den britischen und norwegischen Küsten in ungeheurer Menge. Den nordamerikanischen Küstengewässern eigentümlich ist der Menhaden, der neuerdings mit den zuletzt genannten Fischen auf dem Weltmarkte erfolgreich zu konkurrieren anfängt. Ebendaselbst, besonders bei Neufundland und Labrador, fängt man auch den Halibut und den Capelin. An den nordamerikanischen und europäischen Küsten gleichzeitig verbreitet sind noch die Makreelen, die vor allen Dingen in der Gegend von Cornwall und Devonshire in beträchtlicher Menge gefangen werden, ebenso die Zungen, Steinbutten &c. Auch das Fleisch der Haifische, die im nordatlantischen Oceane wie in anderen Meeresteilen überall vorkommen, wird teilweise als Nahrungsmittel verwandt. Indessen werden diese Fische von den europäischen und amerikanischen Fischern vorwiegend ihrer Haut, die zu Leder gegerbt wird und dann Chagrin heißt,

und ihres Thranes wegen verfolgt. Zu ähnlichem Zwecke jagt man auch den im nordatlantischen Oceane allgemein verbreiteten Seehund, sowie den sehr selten gewordenen Walfisch, der neben seiner Haut und seinem Thran auch noch das Fischbein und den Walrat liefert. Der Walfischfang, der bereits im 9. Jahrhundert von den Normannen, und später namentlich von den Basken, den Holländern, den Engländern und den Amerikanern eifrig betrieben wurde, ist gegenwärtig, wo er nicht mehr „Gold aus dem Meere zu graben" vermag, und wo sein Gewinn nicht mehr seine Gefahren aufwiegt, von den meisten Fischereivölkern aufgegeben worden. Als Thran liefernde Seesäugetiere sind hier auch noch die Delphine, besonders die sogenannten Meerschweine, zu erwähnen. Die Hausenblase gewinnt man gegenwärtig nicht blos von dem russischen Stör, sondern von zahlreichen anderen Fischen des Atlantischen (wie des Pacifischen) Oceans. Der Fang von Seekrebsen wird auf der amerikanischen, wie auf der europäischen Seite des Atlantischen Oceans ebenfalls in lebhafter Weise betrieben, der Hummerfang namentlich an der schottischen, irischen und norwegischen, sowie an der kanadischen und mainischen Küste, der Garneelenfang auf den Sandbänken der Themsemündung und bei Norwegen. Die Farbstoffe, welche früher verschiedene Mollusken (die Purpurschnecke, die Sepia) lieferten, konkurrieren heute nicht mehr mit anderen mineralischen, vegetabilischen und animalischen Farbstoffen, welche uns die moderne Chemie zu bereiten gelehrt hat; ebenso wenig die Webstoffe, welche von Muscheltieren gewonnen werden können, (die sogenannte Seeseide). Dagegen sind die Mollusken des Atlantischen Oceans ganz wie in den alten Zeiten wichtig als Nahrungsmittel, voran die Austern, von denen allein in London jährlich ungefähr 800 Millionen Stück verzehrt werden. Die Austernfischerei und Austernzucht blüht besonders in den seichten Küstengewässern Englands, Frankreichs und Nordamerikas. Von anderen genießbaren Muscheltieren würden hier noch die Mießmuscheln, Venusmuscheln, Trogmuscheln, Herzmuscheln 2c. zu nennen sein. Die Schwämme sind vorwiegend die Bewohner der wärmeren Teile des Atlantischen Oceans und gewähren (außer in dem Mittelländischen Meere) vor allen Dingen bei den Bahamainseln, sowie in dem Karibischen Meere und am Kap der Guten Hoffnung einen bedeutenden Ertrag, wenn gleich die dort gewonnenen Sorten von geringer Qualität sind. Charakteristisch für den tropischen Teil des Atlantischen Oceans ist die Seekuh (Manatus), ein thranlieferndes Seesäugetier, das besonders an der afrikanischen und südamerikanischen Küste allgemein verbreitet ist. Ebendaselbst finden sich auch die durch ihr Fleisch und ihre Eier, sowie durch das Schildpatt wichtigen Seeschildkröten, besonders die Riesenschildkröten. Zahlreiche Verwandte der roten Edelkoralle des Mittelmeeres sind ebenfalls den wärmeren Breiten des Atlantischen Oceans eigentümlich, nur bei den Kapverden aber und bei Florida haben sie bisher Anlaß zur Korallenfischerei gegeben. Die Perlen- und Perlmutterfischerei ist im Atlantischen Ocean nur nennenswert an den Küsten Mittelamerikas.

§ 9. Die pflanzlichen Produkte, welche der Atlantische Ocean uns liefert, hatten den Produkten aus dem Tierreiche gegenüber bisher nur eine geringe Bedeutung, indeß sind dieselben nichts weniger als belanglos.

So bildet das sogenannte Seegras, die marine Form des Laichkrautes (Zostēra), einen wichtigen Artikel bei der Kissen- und Matratzenfabrikation, so werden aber vor allen Dingen die verschiedenen Seetange, die sich allenthalben in der Küstengegend des Atlantischen Oceans finden, in bedeutendem Maßstabe zur Jod-, Brom-, Soda- und Gelose-Bereitung, sowie zum Düngen der Felder, als Futter für das Vieh, ja sogar als Nahrung für die Menschen verwendet. Die letztgenannte Verwendung finden gewisse Tangarten besonders in Irland und Nordamerika. Nicht mit Unrecht darf man wohl hinsichtlich der Jod-, Brom-, Soda- und Gelose-, sowie vor allen Dingen hinsichtlich der Düngergewinnung auch auf das bisher brachliegende Produktionsfeld des Sargasso-Meeres hinweisen, das in der Gegend des nördlichen Wendekreises nahe an 70,000 Q.M. einnehmen und etwa 3000,000,000 Tonnen Sargassotang enthalten dürfte.

§ 10. Zur Salzgewinnung benutzt man das Seewasser des Atlantischen Oceans in umfassender Weise nur an den Küsten Frankreichs, Afrikas und Amerikas (Massachusetts). In Frankreich erreicht die Seesalzproduktion aber die gewaltige Höhe von 12,000,000 Centnern jährlich.

3. Das Handels- und Verkehrsleben auf dem Atlantischen Ocean.

§ 11. So wie die ganze Natur des Atlantischen Oceans, so mußte vor allen Dingen auch der Produktenreichtum desselben sehr wesentlich mit dazu beitragen, aus seinen Anwohnern tüchtige und wagelustige Seefahrer herauszubilden. Physische und moralische Stärke, stählerne Muskeln und stählerner Sinn konnten kaum irgendwo besser gedeihen als an den Atlantischen Küsten. Gilt ja doch der Walfischfang mit seinen Strapazen und Gefahren, und gilt ja doch die Seefischerei im allgemeinen mit gutem Grunde bis auf den heutigen Tag als die vorzüglichste Schule für die Matrosen und Seeleute aller Nationen. Auf dem Atlantischen Oceane begann vielleicht die oceanische Schiffahrt überhaupt, auf dem Atlantischen Oceane nahmen wenigstens höchstwahrscheinlich die transoceanischen Fahrten ihren Anfang, sicherlich aber gelangte der transoceanische Verkehr und das interkontinentale und internationale Handelsleben auf ihm zu seiner vollsten Entfaltung, zu einer Entfaltung, wie sie auf den andern Oceanen aus den oben aufgeführten geographischen Gründen schwerlich jemals erreicht, geschweige denn übertroffen werden wird.

§ 12. Nachdem die Phönizier, deren Hauptverkehrsfeld das Mittelländische Meer war, sich bereits in den vorchristlichen Zeiten auf dem Atlantischen Oceane versucht und Senegambien, sowie vielleicht auch fernere afrikanische Küsten, außerdem aber auch die nordeuropäischen Gestadeländer (die britischen Zinninseln oder Kassiteriden und möglicherweise die baltische Bernsteinküste) erreicht hatten, und nachdem auch die iberischen, keltischen und germanischen Küstenvölker West- und Nordeuropas ohne Zweifel in derselben Zeit — die alten Sagen und Mythen, sowie die Berichte der römischen Schriftsteller bezeugen das —) bereits entlang den atlantischen Küsten in lebhaftem Schiffahrtsverkehr gestanden hatten, waren es im 9., 10. und 11. Jahrhundert n. Chr. vor allen anderen die Anwohner der skandinavischen Fjorde

und Wike (Buchten), die als **Wikinger** ein reiches Verkehrsleben auf dem Atlantischen Oceane hervorriefen. Wie es auf niederen Stufen der Civilisation in der Regel der Fall ist, waren diese normannischen Seefahrer Kaufleute und Seeräuber zugleich, und in ihrer letztgenannten Eigenschaft waren sie jahrhundertelang der Schrecken aller Küstenbewohner Europas, indem sie ihre kühnen Raubfahrten bis in die innersten Winkel des Mittelmeeres und des Pontus hinein ausdehnten. Ohne Kompaß gelangten sie auch, zuerst wider Willen, später aber aus freiem Entschluß, nach Island (867), Grönland (unter Erich dem Roten 983) und Amerika (unter Bjarne im Jahre 1000), und von dem letzteren lernten sie besonders das Helluland (Steinland, wohl Labrador), das Markland (Waldland, d. i. Kanada und Nachbarschaft) und das „gute Weinland" (von der wilden amerikanischen Rebe, die man unter dem 40. bis 42.° n. Br., also in der Gegend des heutigen New-York fand) kennen lernend.

Nach den Normannen waren es im Mittelalter besonders die **Basken**, die **Nordfranzosen** von Rouen und Dieppe, die **Niederländer** und **Friesen**, sowie auch die **Bewohner der britischen Inseln**, die den Atlantischen Ocean mit ihren Fahrzeugen belebten. Die Basken unternahmen auf der Spur des Walfisches weite Fahrten hinaus in das offene Meer, die nordfranzösischen Nachkommen der alten Normannen von Rouen und Dieppe knüpften bereits in der Mitte des 14. Jahrhunderts die französischen Handelsverbindungen mit den Senegalländern, und eine Friesenflotte war es, die im Jahre 1218 Damiette eroberte.

§ 13. **Seinen eigentlichen Aufschwung konnte das Atlantische Handels- und Verkehrsleben aber natürlich erst nehmen, nachdem zu Anfang des 14. Jahrhunderts der Kompaß erfunden und der Schiffahrt dienstbar gemacht worden war, sowie seit der Genuese Christoph Kolumbus** — das goldreiche Zipangu (Japan) und Kathay (China) suchend — **im Jahre 1492 die Neue Welt, und seit Vasco de Gama im Jahre 1498 den Seeweg nach Ostindien und die Südspitze Afrikas entdeckt hatte.** Seit dem Zeitalter der Entdeckungen erst wurde der Atlantische Ocean, der bis dahin im wesentlichen nur eine ungeheure Wasserwüste gewesen war, die erste und die wichtigste unter den Welthandels- und Weltverkehrsstraßen. Selbstverständlich waren es in erster Linie die **Spanier** und die **Portugiesen**, die eine überaus lebhafte Handels- und Verkehrsbewegung sowohl in der Richtung der Längsachse des Oceans, als auch quer über denselben hinweg hervorriefen, denn diese Völker waren es ja, die die großen Entdecker ausgesandt hatten. Der innere Verfall der spanischen und portugiesischen Staatswesen durch Höflings- und Priesterregiment vor allen Dingen machte die **Holländer** zu ihren glücklichen Konkurrenten im transatlantischen wie im transoceanischen Handel und Verkehr überhaupt. Der Anteil des kleinen Volkes an der transatlantischen Handels- und Verkehrsbewegung ist durch die politische, wirtschaftliche und nautische Tüchtigkeit desselben noch heutigen Tages ein sehr bedeutender, wenngleich es die Hegemonie zur See, die es während des 17. Jahrhunderts behauptete, an England hat abtreten müssen. Die **Engländer** haben — Dank der schneidigen Maßregel Cromwells, der durch

die sogenannte Navigationsakte (1651) die holländische Schiffahrt in den britischen Häfen lahm legte, und Dank ihrer, durch die Kolonialmacht und durch die Bodenschätze ihres Landes gestützten wirtschaftlichen Blüte — in der Gegenwart auf dem Atlantischen Ocean wie auf allen anderen Oceanen den Handel und Verkehr zum allergrößten Teile in ihrer Hand. Wenn auf europäischer Seite des Atlantischen Oceans von bedeutenden Konkurrenten der Briten überhaupt die Rede sein kann, so müssen vor den Spaniern, Portugiesen und Holländern heute die Deutschen und die Franzosen genannt werden. Deutschland beteiligte sich in Folge der politischen Agonie, an der es seit den Kriegen des 16. und 17. Jahrhunderts darniederlag, an dem Streben, sich die neueröffnete Weltverkehrsstraße dienstbar zu machen, in zu energieloser Weise, als daß dasselbe von irgend einem Erfolge begleitet gewesen wäre. Die Fugger scheiterten mit ihren Unternehmungen in Venezuela ebenso, wie der große Kurfürst mit den seinigen an der Küste von Guinea. Wenn heute Deutschland in der Verkehrsbewegung auf dem Atlantischen Oceane nächst England und der Nordamerikanischen Union die erste Rolle spielt, so dankt es das vor allen Dingen seiner wirtschaftlichen und politischen Wiedergeburt. Was Frankreich anlangt, so lag es noch während des vorigen Jahrhunderts mit England in bitterem Kampfe um die Vorherrschaft zur See, infolge seiner unglücklichen inneren Geschichte aber und infolge einer gewissen Ungunst seines Territoriums (— wir denken besonders an den Mangel schwerer Güter für den Export —) hält es heute in dem Handel und Verkehr auf dem Atlantischen Oreane nicht einmal mehr gleichen Schritt mit Deutschland. Gegenüber dem Verkehrsleben, das sich von den europäischen Gestaden aus auf dem Atlantischen Oceane entwickelt hat, spielt das von der amerikanischen Seite aus entfaltete, eine verhältnismäßig geringe Rolle. Vor der Ankunft des Kolumbus waren es im wesentlichen nur die Kariben und Yukateken, denen an der Atlantischen Küste Seetüchtigkeit nachgerühmt werden muß. Heute aber nehmen unter den Atlantischen Staaten an der Handels- und Verkehrsbewegung des Oceans außer der Union besonders regen Anteil Kanada, das sich gegenwärtig der fünftgrößten Handelsflotte der Welt rühmt, und — in beschränkterem Maße — Brasilien.

§ 14. Es ist selbstverständlich, daß die Lebhaftigkeit des gesamten Handels- und Verkehrslebens auf dem Atlantischen Oceane gewaltig gesteigert worden ist, seit der Amerikaner Fulton die Dampfkraft auf die Schiffahrt anwenden lehrte. Das erste Dampfschiff, welches den Atlantischen Ocean im Jahre 1819 zwischen New-York und Liverpool kreuzte, (in 25 Tagen, also kaum schneller als ein Segelschiff), war die in New-York erbaute „Savanah." Die regelmäßige Dampfschiffahrt begann quer über den Atlantischen Ocean aber erst im Jahre 1838, als der „Sirius" und der „Great Eastern" ihre Fahrten zwischen Bristol und New-York begannen. Am 4. Juli 1840 nahm auch der regelmäßige transatlantische Postdampfschiffverkehr seinen Anfang, und zwar durch den Dampfer „Britannia" der berühmten Kunard-Linie, die noch heute in hoher Blüte steht, obwohl ihr eine ganze Menge von anderen Linien rivalisierend zur Seite getreten sind. In der Längsrichtung bewegte sich der erste Dampfer auf dem Atlantischen Oceane

von London nach dem Kap der Guten Hoffnung, und dann über den Indischen Ocean nach Kalkutta schon im Jahre 1825, freilich in dem langen Zeitraum von 113 Tagen. Da sich das neuerfundene Verkehrsinstrument allmählich immer glänzender bewährte, so traten nach jenen Probefahrten eine ganze Reihe von Dampfschiffahrtslinien ins Leben, die gegenwärtig den Atlantischen Ocean mehr als jeden anderen von den verschiedensten Ausgangspunkten und nach den verschiedensten Zielen durchkreuzen. Am lebhaftesten ist der Verkehr selbstverständlich zwischen den bedürfnis- und erzeugnisreichen Ländern Europas und Nordamerikas, aber auch zwischen Europa und Südamerika, sowie zwischen Europa und Westafrika ist er sehr bedeutend, ebenso belebt er sich mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Nordamerikanischen Union und Kanadas mehr und mehr zwischen Nordamerika und Südamerika, sowie zwischen Nordamerika und Afrika. Alles in allem ist der Verkehr mit Gütern und Personen auf dem Atlantischen Oceane bis auf den heutigen Tag in stetigem Steigen begriffen. Außer als Vermittler zwischen den Atlantischen Küstenländern dient der Atlantische Ocean natürlich auch als Durchgangsstraße, sowohl nach den Küstenländern des Pacifischen, wie des Indischen Oceans.

§ 15. Die wichtigsten Ausgangs- und Zielpunkte regelmäßig befahrener Dampfschiffrouten sind gegenwärtig auf europäischer Seite: London, Southampton, Bristol, Liverpool, Glasgow, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Le Hâvre, Bordeaux und Lissabon; auf amerikanischer: Quebec, Halifax, Portland, Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore, New-Orleans, Havanna, St. Thomas, Aspinwall (Colon), Para, Bahia, Rio Janeiro, Montevideo und Buenos Ayres; in Afrika: Kapstadt. Die bedeutendsten Dampfschiffahrtsgesellschaften, die sich den Betrieb der zwischen diesen Punkten liegenden Linien zur Aufgabe gemacht haben, sind:

die Beaver Line (von Glasgow nach Portland).
„ Booth Line (von London und Liverpool nach dem Amazonenstrom).
„ Bristol City Line (von Bristol nach New-York).
„ British and African Steamship Company (von Liverpool nach Westafrika).
„ Allan's Ocean Steamship Company oder „Allan Line“ (von Glasgow und Liverpool nach Quebec, Boston, Baltimore, Montevideo).
„ Anchor Line (von denselben europäischen Häfen und von London nach Boston, New-York, sowie auch nach Bombay).
„ Cunard Line (von Liverpool nach Boston und New-York).
„ Compagnie Generale Transatlantique (von Hâvre und St. Nazzire nach New-York, Westindien und Südamerika.
„ Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos (von Hamburg nach dem Laplata und nach dem Großen Oceane).
„ Donald Currie and Company (von London nach Kapstadt und Natal).
„ Great Western Line (von Bristol nach Boston, New-York, Baltimore).
„ Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft (von Hamburg nach New-York, Westindien und Mexiko).
„ Inman Line (von Liverpool nach New-York).
„ Liverpool and Maranham Steamship Company (von Liverpool nach dem Amazonenstrom).

die Liverpool, Brasil and River Plate Steam Navigation Company (von Liverpool nach Südamerika).
„ Messageries Maritimes (von den französischen Haupthäfen nach den verschiedenen Teilen Amerikas und Afrikas).
„ National Line (von London und Liverpool nach New-York).
„ Niederländisch-Amerikanische Dampfschiff-Gesellschaft (von Rotterdam nach New-York).
der Norddeutsche Lloyd (von Bremen nach New-York).
die Red Star Line (von Antwerpen nach New-York).
„ Royal Mail Steamship Company (von Southampton nach Westindien, Mexiko und Südamerika).
„ Warren Line (von Liverpool nach Boston).
„ Westindia and Pacific Steamship Company (von Liverpool nach Westindien und Kolumbia).
„ White Star Line (von Liverpool nach New-York).

Aus der aufgeführten Liste ist zugleich zu ersehen, welche Nationen und welche Häfen sich an dem regelmäßigen transatlantischen Dampferverkehr am lebhaftesten beteiligen.

Die transatlantischen Telegraphenkabel.

§ 16. Der Nachrichtenverkehr, der zwischen den Gestadeländern des Atlantischen Oceans nothwendigerweise ebenfalls ein sehr lebhafter sein muß, war Jahrhunderte hindurch ebenso wie der Personen- und Warenverkehr, ausschließlich an die Schiffahrt gebunden, und noch um die Mitte unseres Jahrhunderts durfte es scheinen, als sei mit der Einrichtung der regelmäßigen Postdampfschiffahrten das Ideal auch in dieser Hinsicht erreicht. Für die Telegraphenleitung galt der Atlantische Ocean sowohl durch seine ungeheure Weite, als auch durch seine — bis dahin wenig bekannte — unermeßliche Tiefe, als eine unüberschreitbare Schranke. Da war es in der Mitte der fünfziger Jahre unseres Jahrhunderts amerikanischer Unternehmungsgeist, der die scheinbar unüberwindliche geographische Schranke schärfer in das Auge faßte, und der durch seine Kühnheit und Zähigkeit einen der schönsten Siege feierte, die der Mensch über die Natur überhaupt errungen hat. Nachdem seit 1849 in den britischen und dänischen Gewässern, sowie am Mittelmeere, erfolgreiche Versuche mit der Legung unterseeischer Telegraphenleitungen gemacht worden waren, begründete der amerikanische Bürger Cyrus Field eine Gesellschaft, die unter dem Beistande der amerikanischen und britischen Regierung zuerst die erforderlichen Voruntersuchungen anstellen ließ, um sodann im Jahre 1857 mit der Legung des Kabels selbst zu beginnen. Der erste Versuch mißlang zwar durch Reißen des Kabels, aber im Jahre 1858 war dennoch die unterseeische Telegraphenleitung auf dem Grunde des Atlantischen Oceans hergestellt, und am 5. August 1858 konnte Europa mit Amerika den ersten Gruß vermittelst des elektrischen Funkens austauschen. Der Jubel über das gelungene Riesenunternehmen wurde allerdings stark gedämpft, als nach der Beförderung von ungefähr 300 Depeschen das Kabel die Dienste allmählich vollkommen versagte. Die Natur des Weltmeeres schien den Menschen lehren zu wollen, daß es für seine Werke doch noch

gewisse unübersteigliche Schranken gebe. Als der Mensch diese Lehre aber nicht allzusehr beherzigte, und als er nach genauer Prüfung der begangenen Fehler von neuem an das Werk der Kabellegung ging, gelang dasselbe in glänzender Weise, und seit dem Jahre 1865 geht der Nachrichtenaustausch durch den unterseeischen elektrischen Draht zwischen den beiden Erdteilen in der lebhaftesten Weise vor sich. Dem einen Kabel gesellte sich bald (1866) ein zweites zu — beide von Valentia (in Irland) nach Neufundland, auf dem sogenannten Telegraphenplateau im Maximum etwa 4400 m tief liegend — und gegenwärtig sind Europa und Nordamerika durch nicht weniger als sechs unterseeische Telegraphenleitungen mit einander verbunden. Vier von diesen transatlantischen Kabeln haben ihren Ausgangspunkt in Irland (Valentia), eins in England und eins in Frankreich (Brest). Der Tarif war ursprünglich ein sehr hoher (20 Pfund Sterling für die einfache Depesche), derselbe ist aber durch die Konkurrenz zum Besten des Verkehrs nach und nach ein erheblich mäßigerer geworden.

Außer den sechs nach Nordamerika führenden submarinen Leitungen, kreuzt noch eine Kabelleitung von Lissabon nach Para, die über Madeira und die Kapverdischen Inseln führt, den Atlantischen Ocean, so daß also auch zwischen Europa und Südamerika telegraphischer Nachrichtenverkehr stattfinden kann.

4. Die wichtigsten Teilmeere des Atlantischen Oceans.

a) Das Mittelländische Meer.

§ 17. Das Mittelländische Meer mißt ohne das Schwarze Meer etwa 2,500,000 qkm (reichlich 45,000 Q.M.) und hat in seinen größeren Ausweitungen (im Levantischen, Jonischen, Tyrrhenischen, Sardischen und Syrtenmeere) eine bedeutende Tiefe (zwischen Malta und Kandia fast 4 000 m). Durch seine ganze Natur war es besser als irgend ein anderes Meer dazu geeignet, der civilisirten Menschheit als eine Vorschule der oceanischen Schiffahrt und des interkontinentalen Handels und Verkehrs zu dienen.

Aus einem östlichen und einem westlichen Hauptbecken bestehend, ist es in seiner allgemeinen Gestalt wie in seiner reichen Gliederung bis zu einem gewissen Grade ein verkleinertes Abbild des Atlantischen Oceans. Wie dieser, bildet es eine schmale Gasse, durch die zwei Kontinente (Europa-Asien und Afrika) von einander geschieden werden, und wie der Atlantische Ocean greift es mit seinen Verzweigungen besonders in das Innere des europäischen Weltteils tief hinein. Seine Länge zwischen Gibraltar und Beirut (Syrien) beträgt 3700, seine Breite zwischen Taranto und Muktar (an der großen Syrte) aber nur 1100, zwischen Marseille und Algier sogar nur 750 km. Zwischen Gibraltar und Ceuta verschmälert es sich bis auf 14, zwischen Sicilien und Tunis bis auf 150 km.; und die Dardanellenstraße (oder der Hellespont) ist nur 1,8 km, der Bosporus kaum 1,2 km breit. Zur Ueberfahrt von Marseille nach Algier bedarf es für den Dampfer wenig mehr als 1 ½ Tag, zur Ueberfahrt von Brindisi nach Port Said (am Suezkanale) etwa 3, zu derjenigen von Triest nach Alexandrien 5 bis 6 Tage.

Die Summe der Stromgebiete, welche in das Mittelländische Meer münden, beträgt wenig über 5,500,000 qkm (100,000 Q.M.), da besonders im Süden und Osten wasserlose Wüsten in seiner Nachbarschaft liegen. Indessen sind die Landschaften an seiner Küste doch zu einem beträchtlichen Teile überaus produktionsfähig (das Nilthal, die Po- und Rhone-Ebene, die Huertas Spaniens, das nördliche Algier, Tunis, die Apennin- und die Balkanhalbinsel). Vor allen Dingen aber erblühten auf dem Boden derselben bereits im Altertume die höchsten Kulturen (in Aegypten, Phönizien, Griechenland, Rom).

Das Mittelländische Meer ist außerordentlich reich an Inseln, die teils losgerissene Bruchstücke der benachbarten Küstenländer (Balearen, Sardinien, Korsika, Elba, Sicilien, Malta, Kreta, Cypern, die meisten Cykladen und Sporaden), teils aus dem Meere aufgestiegene Vulkane (die Liparen, Kapri und Ischia, Stromboli) sind. Die beschränkte Ausdehnung und der Inselreichtum des Mittelmeeres lassen den Schiffer die Küste an den meisten Punkten gar nicht außer Sicht verlieren, ein Umstand, der bei der Entwickelung der Seefahrerkunst von hoher Bedeutung sein mußte, da dieselbe zu ihren ersten Versuchen vor allen Dingen nahe bei einander liegender Stationen bedurfte. Die Gefahren, welche zwischen den Inseln und Küsten der Schiffahrt aus den Sandbänken, Klippen, Strömungen und Brandungserscheinungen erwuchsen, wurden und werden durch die sonstigen Charaktereigenschaften des Meeres bedeutend vermindert.

§ 18. Im Vergleich mit dem Atlantischen Oceane und mit den nordeuropäischen Meeren darf das Mittelländische Meer als ein verhältnismäßig sturmfreies bezeichnet werden, in dem übrigens die Winde obendrein ziemlich regelmäßig wechseln — im Sommer vorherrschend Ost-, im Winter vorherrschend Westwinde. Daß die Segelschiffahrt durch lange konträr wehende Winde besonders in den zahlreichen engen Meerstraßen zuweilen sehr langsam von statten geht, ist aus diesem Umstande leicht erklärlich.

Die Meeresströmungen sind besonders in den engen Straßen sehr starke und für die Schiffahrt wichtige, so vor allen Dingen in der Gibraltarstraße sowie in dem Bosporus und Hellespont. Infolge der starken Verdunstung, die durch die Nachbarschaft der Wüsten und durch die trockene Sommerluft über dem Mittelländischen Meere bewirkt wird, und deren Betrag durch die einmündenden Ströme nicht vollständig wieder ersetzt wird, müßte nämlich der Spiegel des Mittelländischen Meeres tiefer und tiefer sinken, wenn nicht sowohl von dem Atlantischen Oceane, als auch von dem Schwarzen Meere her, ein beständiger Zufluß neuen Wassers stattfände. Die in der Straße von Gibraltar wie in derjenigen von Konstantinopel sehr deutlich bemerkbaren Einströmungen werden in ihrer Richtung und Stärke wesentlich modificiert durch die Winde, wie namentlich auch durch eine eigentümliche Unterströmung, die in der entgegengesetzten Richtung wie die Oberströmung geht, und die wir uns durch den starken Salzgehalt des Mittelländischen Meeres und durch das höhere specifische Gewicht seines Wassers zu erklären haben. Die Strömungsverhältnisse gebieten dem Seefahrer bei der Passage der Straßen große Vorsicht, und lassen die Schiffe z. B. auf der Nordseite, also unmittelbar unter den Kanonen von Gibraltar leichter einwärts, auf

der Südseite dagegen leichter auswärts fahren. Die militärische und handelspolitische Wichtigkeit Gibraltars, der Dardanellenschlösser und Konstantinopels wird natürlich durch diese Strömungsverhältnisse sehr beträchtlich erhöht. Im übrigen werden die Strömungen in dem Mittelmeere genau wie in dem Atlantischen Oceane von den Winden hervorgerufen, sie bewegen sich also im Sommer mit Vorliebe westlich, im Winter dagegen östlich. Entlang der südfranzösischen Küste bewegt sich eine ziemlich beständige Strömung nach Westen, entlang der nordägyptischen eine solche nach Osten, jene trägt wesentlich mit dazu bei, die Rhonemündung und die westlich davon gelegenen Häfen zu versanden, dieses bewirkt Ähnliches mit den Nilarmen.

Die Gezeiten sind im Mittelländischen Meere wie in allen abgeschlossenen Binnenmeeren auffällig schwache und vertiefen so die Flußmündungen und Buchten nur in einem sehr geringen, für die Schiffahrt wertlosen Maße. Daraus erklärt es sich vor allen Dingen, daß an den Strommündungen des Mittelmeers keine Welthäfen ersten Ranges aufgeblüht sind, sowie, daß andere Häfen von ihrer einstigen Höhe heruntergesunken sind, seit man für den Weltverkehr Fahrzeuge von beträchtlichem Tiefgange zu bauen pflegt (so besonders Venedig und Pisa). Im Hafen von Triest beträgt der Unterschied zwischen Ebbe und Flut ½ m., in der großen Syrte dagegen zuweilen bis 2 m. Daß die Flutbewegung in dem Mittelmeere merklicher ist, als in der Ostsee und dem Schwarzen Meere, erklärt sich aus der bedeutenderen Größe des Mittelmeeres. Über großen Wasserflächen sind die Gestirne eben im Stande mit ihrer Anziehungskraft große Wassermassen in Bewegung zu setzen.

Außer durch die schwachen Gezeiten und durch den starken Salzgehalt (bis 4%) ist das Mittelmeer von dem Atlantischen Oceane noch unterschieden durch seine Temperatur. Das Mittelländische Meer ist ein bis auf seinen tiefsten Grund stark durchwärmtes Meer, während der Atlantische Ocean gleich den anderen Oceanen, auf seinem Grunde eisig kaltes Wasser enthält. Infolgedessen ist die Cirkulation des Wassers in senkrechter Richtung im Mittelländischen Meere bei weitem nicht so lebhaft, wie in dem offenen Oceane, und die tieferen Wasserschichten sind im Mittelländischen Meere arm an Sauerstoff, damit zugleich aber auch arm an organischem Leben. Modernde Leichen von Pflanzen und Tieren bedecken seinen Grund, und in allen Tiefen unter 300 m herrscht die Stille einer Totenkammer.

§ 19. Im Gegensatze zu der Stille jener Tiefen herrscht in den oberflächlichen Wasserschichten ein reicheres Tierleben als in anderen Rand- und Binnenmeeren des Atlantischen Oceans. Der starke Salzgehalt und die hohe Temperatur scheint also der Entfaltung desselben in diesen mit Sauerstoff reicher beladenen Schichten sehr günstig zu sein. In der Tiergeographie pflegt man das Mittelmeer als das Reich der Lippfische zu bezeichnen, und einzelne Arten dieser buntgefärbten Fische hatten im Altertume auch als Speise eine höhere praktische Bedeutung, heute dürfte man vom praktischen Standpunkte aus das Mittelmeer eher als das Reich des Thunfisches und der Edelkoralle bezeichnen. Der Thunfisch, der bereits von den Griechen und Phöniziern eifrig verfolgt wurde, bildet namentlich in Italien und Frankreich, wo er an den Küsten in der bedeu-

tendsten Menge gefangen wird, eine beliebte Speise, und der betreffende Zweig der Fischerei ergiebt z. B. in einem Mitteljahre für die Stadt Cagliari (auf Sardinien) allein einen Wert von mehr als 1,000,000 Lire (800,000 M.). Die Edelkoralle findet sich besonders häufig in der westlichen Hälfte des Mittelmeeres, namentlich an den Küsten von Algier und Tunis, sowie an denjenigen von Sicilien, Sardinien und Neapel. Die Fischerei derselben wird besonders von Neapel aus betrieben, und sie beschäftigte im Jahre 1873 auf den Alghero-Bänken (bei Sardinien) 239 Fischerboote, die eine Ernte von etwa 3$^1/_5$ Millionen Mark erzielten. Die Badeschwämme — entfernte Verwandte der Korallentiere — leben im Gegensatze zu diesen vorzugsweise in der östlichen Hälfte des Mittelmeeres, namentlich in den Küstengewässern von Kleinasien, Syrien und Tunis. Sie sind im Mittelmeere von feinerer Qualität als in dem Atlantischen Oceane, und in dem Britischen Reiche wurden im Jahre 1870 für 3$^1/_5$ Mill. Mark dieses Handelsartikels importirt. Die syrischen Schwämme, die den französischen Kaufleuten als die erste Qualität gelten, werden meist von den Bewohnern der Sporaden, namentlich von denjenigen der Inseln Kalymno und Symi (zwischen Smyrna und Rhodus) gewonnen. Die Schwämme leben übrigens im allgemeinen in geringeren Tiefen (von 5 bis 50 m) als die Korallen, deshalb werden sie auch meist von Tauchern an die Oberfläche gebracht, während die Korallen mit eisernen Instrumenten in der Tiefe in ziemlich roher Weise zerschlagen und dann in ihren Bruchstücken aufgefischt werden. Gegenüber den drei genannten Produkten des Mittelmeeres haben die übrigen eine nebensächliche Bedeutung, obgleich noch zahlreiche Seefisch-, Seekrebs- und Seemuschelarten ein wesentliches Quantum zur Ernährung der Küstenbewohner beitragen und deshalb eine wichtige Rolle auf den Fischmärkten von Neapel, Genua, Marseille 2c. spielen. Nur der französische Sardinen- und Anchovisfang aber hat auch in dem Mitttelländischen Meere eine so große Ausdehnung, daß er noch besonders nahmhaft gemacht werden muß.

Außerdem darf endlich auch nicht vergessen werden, daß — durch das trockene Sommerklima begünstigt — die Seesalzgewinnung an den Küsten des Mittelmeers eine ganz besonders beträchtliche ist. Spanien entnimmt dem verdunstenden Wasser dieses Meeres jährlich etwa 4, Frankreich 5 und Italien sogar 6 Millionen Centner dieses wichtigen Konsumtions-Artikels.

§ 20. Ein reges Verkehrsleben gewahren wir auf dem Mittelländischen Meere bereits bei dem ersten Morgengrauen der Weltgeschichte. Daß sowohl die Griechen als auch die Etrusker schon im frühesten Altertume tüchtige Seefahrer waren, zeigt uns nicht blos die Ausdehnung ihrer Macht und Kultur von den Festländern nach den Inseln, sondern das bezeugen uns auch zahlreiche Funde, Andeutungen in Sagen und geschichtliche Aufzeichnungen. Zu einer besonders hohen Blüte entfaltete sich aber die Schiffahrt und der Handel auf dem Mittelmeere durch das berühmte Handelsvolk der Phönizier, das schon in dem zweiten Jahrtausend vor Christus seine kulturhistorische Mission begann, indem es von der syrischen Küste aus Handelsniederlassungen auf der Kupferinsel Cypern sowie an der kleinasiatischen Küste und auf den Inseln des griechischen Archipels errichtete. Nach und nach erstreckten sich die Fahrten dieses Volkes ebenso wie seine Koloniegründungen

immer weiter nach dem Westen. Außer Saïs in Palästina, Paphos auf Cypern, Melos (Milo), Thasos (Thaso) und Kythere (Cerigo) bildeten die sicilianischen Küsten, Malta, Sardinien, die Balearen, die spanischen Küstenplätze (Tartessus, Malaca und Gades — Tortosa, Malaga und Cadiz), Karthago, Utica und Hippo in Nordafrika ihre wichtigen Handelsstationen. Nicht mit dem Schwerte in der Hand, sondern vorwiegend als friedliche Kaufleute und durch ihren Tauschverkehr mit den Eingeborenen begründeten die Phönizier ihre gewaltige Handelsmacht auf dem Mittelmeere, die sich dann später auch auf die Küstengegenden des Atlantischen Oceans ausbreitete. Auf dem Gipfel seines Glanzes stand das phönizische Handels- und Verkehrsleben um das Jahr 2000 v. Chr., als die Hauptstadt des kleinen Landes, die die jüdischen Propheten mit so lebhaften Farben schildern, die erste Handelsstadt der Welt war. Das Erbe der Phönizier traten später, als die großen Reiche an dem Euphrat und Tigris — das natürliche Hinterland Phöniziens — verfielen, und als Tyrus von Alexander dem Großen zerstört worden war, neben den Griechen vor allen Dingen die Karthager an. Während sich die ersteren aber vorzugsweise in den Gewässern des östlichen Mittelmeerbeckens und auf der europäischen Seite bis gegen Südfrankreich hin tummelten, und daselbst Syrakus sowie Massilia (Marseille) begründeten, machten die letzteren das westliche Becken und namentlich die Küstengewässer Afrikas und Spaniens zu ihrer Domäne. Nach dem Sturze Karthagos und unter dem Römischen Weltreiche wurden Massilia, Alexandria sowie endlich auch Byzanz (Konstantinopel) die Brennpunkte des Handelslebens auf dem Mittelmeere, bis diese in der Zeit der Kreuzzüge wieder abgelöst wurden von den italienischen Städterepubliken Venedig, Genua, Pisa und Amalfi, die ihre Bedeutung erst verloren, als durch die Entdeckung Amerikas und durch die Auffindung des Seeweges um das afrikanische Südkap der gesamte Weltverkehr in völlig neue Bahnen gelenkt wurde. Seit jener Zeit wurden die Mittelmeerhäfen gänzlich in den Schatten gestellt durch die Häfen am Rande des Oceans. Mit der Eröffnung des Suezkanals erst, der das Mittelmeer von neuem zur Durchgangsstraße von Europa und Nordost-Amerika nach Indien macht, ist für die Blüte der Häfen sowie für das ganze Verkehrsleben auf dem Mittelmeere neuerdings wieder eine günstigere Zeit angebrochen. Seine Rolle als das wichtigste Kulturmeer der Erde wird sich das Mittelmeer aber schwerlich jemals wieder zurückerobern können.

§ 21. Die wichtigsten Mittelmeerhäfen sind gegenwärtig: Malaga, Valencia, Barcelona, Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Palermo, Venedig, Triest, Corfu, Syra, Konstantinopel, Smyrna, Port Saïd, Alexandria, Tripolis, Tunis und Algier. Die Dampferlinien, welche diese und andere Punkte berühren, und welche zu einem großen Teile das Mittelmeer als Eingangspforte zum Indischen Ocean benutzen, sind: Die Messageries Maritimes (von Marseille aus), der Oestreichisch-Ungarische Lloyd (von Triest aus), die Peninsular and Oriental Company (von London und Southampton aus), die Russische Dampfschiffahrts-und Handelsgesellschaft (von Odessa bis Alexandrien), Slomans Dampfschiffahrten (von Hamburg aus), die Società Rubattino (von den italienischen Haupthäfen aus) und die Stoomvaart-Maatschappy-Nederland (von Amsterdam aus).

Bezüglich der unterseeischen Telegraphenleitungen bildete das Mittelmeer ganz ähnlich wie bezüglich der transoceanischen Schiffahrt eine Art von Vorschule für die späteren größeren Unternehmungen. Nachdem im Jahre 1851 Frankreich und England, und Holland und England quer über den Kanal und über die Nordsee durch Kabelleitungen verbunden worden waren, überzog sich das Mittelländische Meer verhältnißmäßig sehr schnell mit einem ganzen Netze solcher Leitungen, und heute sind alle Mittelmeerländer durch dieselben unter einander in die engste Verbindung gesetzt.

§ 22. Das Adriatische Meer teilt alle Eigenschaften des Mittelländischen Meeres, ist aber wesentlich seichter als dieses, was sich ganz besonders an der italienischen Seite desselben durch eine häufige allgemeine Unzugänglichkeit der Küsten in lästiger Weise deutlich macht. Von hoher Wichtigkeit ist dieser Teil des Mittelmeeres namentlich dadurch, daß er Centraleuropa (insbesondere Oestreich-Ungarn) in das Verkehrsleben des Mittelmeers hineinzieht. Seit die großen Schienenwege aus dem centraleuropäischen Binnenlande nach den Küstenpunkten des Adriatischen Meeres (namentlich nach Triest) geführt worden sind, und seit der Seeweg nach Indien durch den Suezkanal hergestellt worden ist, scheint es, als wollte sich das Adriatische Meer wieder in einem höheren Grade mit Fahrzeugen beleben. An die Stelle von Venedig, das einst die Aus- und Eingangspforte zu Centraleuropa bildete, scheint jetzt freilich Triest treten zu wollen, vor allen Dingen, weil dasselbe sowohl durch einen tieferen Hafen ausgezeichnet ist, als auch, weil es in engerer wirtschaftlich-politischer Beziehung zu dem natürlichen Hinterlande steht, als Venedig.

b) Das Schwarze Meer.

§ 23. Das Schwarze Meer, der Pontus Euxinus (das Gastliche Meer) der Alten, erreicht an Größe (cirka 385,000 qkm oder 7000 Q.M.) weder die Ostsee noch die Nordsee, übertrifft diese Meere aber sehr gewaltig bezüglich der Tiefe (bis 2000 m), was auf sein hohes geologisches Alter hinweist und zugleich seine Armut an Inseln erklärt. Es ist das geschlossenste unter allen Binnenmeren, da es nur durch den (1,2 km breiten) Bosporus mit dem Marmara- und Mittelmeere in Verbindung steht. Deshalb ist es auch in seiner gesamten Natur von dem benachbarten Mittelmeere total verschieden, wie es außerdem natürlich auch für den menschlichen Verkehr (besonders für Segelschiffe) in noch höherem Grade als die Ostsee schwer zugänglich ist. Seine Abgeschlossenheit und seine verhältnißmäßige Entlegenheit von den großen Weltverkehrsstraßen ist für den Handel und Verkehr um so empfindlicher, als sein natürliches Verkehrsgebiet durch die zahlreichen und großen Ströme, die in dasselbe münden (Donau, Dnjepr, Don ꝛc.), ein sehr bedeutendes ist.

Seine starke Wasserzufuhr — es empfängt die Flüsse von einer 2½ Mill. qkm großen Fläche —, die seine Verdunstung weit überwiegt, bedingt eine relative Süßigkeit seines Wassers (cirka 1,8 % Salzgehalt), daneben aber auch eine starke Ausströmung nach dem Marmara- und Mittelmeere. Die geringe Salinität hat in seinen

Breiten zwar nur selten ein Zufrieren der Häfen zur Folge, aber die Bosporusströmung erhöht natürlich noch sehr beträchtlich die Schwierigkeiten der Einfahrt. Was das Asowsche Meer betrifft, so sind dessen Häfen sowohl durch die noch größere Süßigkeit des Wassers als auch durch das strengere Winterklima mehrere Monate (Dezember bis April) durch Eis unzugänglich, und außerdem bewegt sich durch die Straße von Kertsch ebenfalls eine starke und häufig lästige Strömung nach dem Pontus.

Die Gezeiten fehlen im Schwarzen Meere natürlich fast vollkommen, und so haben seine Flußhäfen (Sulina, Akjerman, Cherson, Taganrog, Asow) die große Schattenseite beständiger Seichtigkeit. In der Donaumündung (Sulina) z. B. gelang es nur den gewaltigsten Anstrengungen der Technik, Schiffen mit 3,5 m Tiefgang einen Zugang durch die Sandbarre zu bahnen. Durch die Anschwemmungen der großen Ströme ist überhaupt die Küstengegend im ganzen Nordwesten, sowie im Asowschen Meere außerordentlich seicht, und die Schiffahrt hat daselbst durch Sandbänke ähnliche Gefahren zu bestehen wie in den nordeuropäischen Meeren.

Zu den Gefahren, welche das Schwarze Meer dem Handel und Verkehr bereitet, zählen übrigens auch die sehr plötzlich losbrechenden Stürme, die sich wohl hauptsächlich durch die Kontraste erklären, welche die Uferlandschaften durch ihre Bodengestalt darbieten (durch das Hochgebirge des Kaukasus mit seinem „Föhn" und die Steppengegenden Südrußlands). Diese Gefahren gaben dem Meere wohl auch seinen ältesten Namen (Pontos Axenos, Ungastliches Meer), sowie sie wahrscheinlich auch seinen modernen Namen veranlaßt haben. In den slavischen Sprachen bezeichnet ja das Wort „schwarz" häufig so viel als „verwünscht," „furchtbar" ꝛc.; so in dem montenegrinischen Czernagora (Schwarzes Gebirge), so wahrscheinlich auch in dem russischen Tschernoje More (Schwarzes Meer).

§ 24. Die Tierwelt des Schwarzen Meeres ist eine beträchtlich ärmere als diejenige des Mittelländischen Meeres, indessen ist bei der Straße von Konstantinopel seit den phönizischen Zeiten der Thunfischfang, und in dem Asowschen Meere der Hausen- und Sterletfang sehr bedeutend. Vor der Straße von Kertsch wird auch etwas Korallenfischerei betrieben.

Trotz seiner Abgeschlossenheit und Entlegenheit und trotz seines üblen Rufes ist die Bedeutung des Schwarzen Meeres für den Handel und Verkehr seit uralten Zeiten eine hohe gewesen. Auf der Fährte des Thunfisches gelangten besonders die Phönizier frühzeitig in dasselbe hinein, und daß auch die griechischen Seefahrer bereits in der griechischen Heroenzeit seine Gewässer durchkreuzten, wissen wir z. B. aus den griechischen Heldensagen von Jason und den Argonauten. Ein lebhafter Kornhandel von dem heutigen Südrußland nach Griechenland wurde bereits in den Zeiten Herodots (5. Jahrh. v. Chr.) getrieben, ebenso aber auch Viehhandel und Sklavenhandel. Die Beherrscherin des pontischen Handels war im früheren Alterthum bis zu ihrer Zerstörung Milet, in der Nähe des heutigen Smyrna. In der römischen Zeit sowie im byzantinischen und späteren Mittelalter hatte das Schwarze Meer eine ganz ähnliche kommerzielle Bedeutung, und insbesondere wurde es mit seinen Uferländern eine Hauptstütze der genuesischen Handelsmacht und Handelsblüte. Die Eroberung Konstantinopels durch die Türken und die Ausbreitung

der Türkenherrschaft über die pontischen Uferländer legte den Handel und Verkehr des Schwarzen Meeres zu einem großen Teile lahm, und erst in der neueren Zeit beginnt er sich durch die wirtschaftliche Entwickelung des russischen Reiches und durch die Fahrten der britischen, französischen und östreichischen Handelsschiffe wieder zu beleben. Da das Verkehrsleben der südlichen Hälfte des russischen Reiches, Rumäniens, der östreichisch-ungarischen Monarchie, Bulgariens, des nördlichen Kleinasiens und des nördlichen Persiens, entschieden nach dem Pontus zu gravitiert, so dürfte derselbe besonders nach Herstellung geordneter politischer und wirtschaftlicher Zustände leicht noch einer höheren kommerziellen Bedeutung entgegengehen. Für seinen Handel und Verkehr (besonders für seinen Getreidehandel) spielen gegenwärtig die Häfen Odessa, Taganrog, Rostow, Galatz-Sulina und Trapezunt die Hauptrolle. Regelmäßige Dampfschiffahrten auf dem Schwarzen Meere haben die „Russische Dampfschiffahrts- und Handels-Gesellschaft," der „Östreichisch-Ungarische Lloyd," die französische Gesellschaft der „Messageries Maritimes" und die italienische „Società Rubattino" eingerichtet, die letztgenannten drei indeß nur nach der Donaumündung und nach Odessa.

Von Odessa nach Konstantinopel geht auch in dem Schwarzen Meere eine unterseeische Telegraphenleitung.

c) Die Nordsee.

§ 25. Die Nordsee oder das Deutsche Meer (englisch The German Ocean) hat eine Größe von 660,000 qkm (12,000 Q.M.) und ist gleich dem Biskayischen Golfe ein stark geöffnetes Randmeer des Atlantischen Oceans. Durch den sogenannten Kanal (französisch La Manche, der Aermel), der an seiner engsten Stelle (in der Straße von Dover oder dem Pas de Calais) etwas über 30 km (4 Meilen) breit ist, und durch die Straßen zwischen Schottland, den Orkney- und Shetlandinseln und Norwegen — zusammen etwa 450 km (60 Meilen) breit — steht sie mit dem offenen Oceane in Verbindung. Auf diese Weise gestattet sie nicht nur den Schiffen selbst bei widrigen Winden eine außerordentlich freie Aus- und Einfahrt, sondern sie teilt infolgedessen auch in hohem Maße die Eigenschaften des offenen Oceans. Vor allen Dingen ist sie deshalb durch einen starken Salzgehalt ihres Wassers ausgezeichnet (3,5 %), was sie in der Regel selbst an ihren kontinentalsten Rändern (bei Bremen und Hamburg) vor dem Gefrieren bewahrt, oder was wenigstens die Eisdecke der Häfen niemals sehr dauernd werden läßt. Außerdem besitzt sie in Folge ihrer Offenheit aber auch sehr deutlich ausgesprochene Gezeiten, wodurch ihre Hafenbuchten und Flußmündungen vielfach auch den größten und schwerstbeladenen Fahrzeugen bis in die innersten Winkel hinein zugänglich werden. Hamburg ebenso wie London z. B. sind von Schiffen, die 7 oder 8 m Tiefgang haben, nur durch die starke Flut in der Themse und Elbe zu erreichen. Die Winde sind über der Nordsee veränderliche und ebenso die Strömungen, doch herrschen die nach Osten gerichteten vor. Eine beständige, nach Westen gehende Strömung, die von dem Winde nur zeitweise gehemmt und verändert wird, und die in den zwischen Dänemark und Skandinavien ge-

legenen Meeresteilen die vorherrschende Strömung ist, ist durch das Ueberfließen der Ostsee zu erklären. Da die Nordsee — geologisch gesprochen — ein sehr junges Meer ist, das vergleichsweise sehr späten Küstenzertrümmerungen seine Entstehung dankt — erst durch die Sturmfluten des 12. und 15. Jahrhunderts wurden ja z. B. der Zuider See, der Dollart und der Jahdebusen gebildet! — so ist sie auch ein sehr seichtes Meer, das in der Nachbarschaft der Küsten durch seine Sandbänke der Schiffahrt und dem Handel große Gefahren bereitet. Die Küstenbänke sind um so gefährlicher, als sie vielfach unter dem Einflusse der veränderlichen Strömungen ihre Lage verändern und abwechselnd hin und her rücken. Die Stürme, die an Heftigkeit hinter denjenigen anderer Erdräume zurückstehen, sind ganz besonders durch die Sandbänke so gefährlich, daß der deutsche Matrose die Nordsee mit Recht als eine „Mordsee" bezeichnet. Durch die dicken Nebel, die sehr häufig über ihr lagern, sind übrigens Schiffszusammenstöße auf ihr nicht selten.

§ 26. Die Fischerei ist in der Nordsee außerordentlich ergiebig und besonders sind die tiefer gelegenen Bänke im Osten von England und im Westen von Jütland (die Doggerbank, die große und kleine Fischerbank rc.) der Tummelplatz großer Härings- und Schellfischschwärme. Die seichteren Küstenbänke von Schleswig und Ostengland haben sich für die Austernfischerei und Austernzucht besonders günstig erwiesen.

Ein reges Verkehrsleben hat sich auf der Nordsee verhältnismäßig frühe entwickelt, und dasselbe bildete in noch höherem Grade als dasjenige des Mittelmeeres die Vorschule des transoceanischen Verkehrslebens. Die größeren Gefahren, die die Nordsee dem Schiffer bietet, ließen auch ein stärkeres und dauerhafteres Seefahrergeschlecht an ihren Küsten heranwachsen, wie an dem Mittelmeere. Die sagenhaften Erzählungen von den Führern der Angeln und Sachsen (Hengist und Horsa), die Einwanderung skandinavischer Völker in Schottland, die Berichte des Tacitus von der uralten Handelsblüte Londons rc. lassen uns vermuten, daß das Seemannsleben auf der Nordsee ebenso wie auf dem Mittelmeere ein uraltes ist. Historisch deutlicher bezeugt sind uns aber erst die Fahrten der Normannen, die auf der Nordsee ihre Kraft zu weiteren Fahrten stählten. Die Hansa, welche ursprünglich den Schwerpunkt ihrer Thätigkeit auf der Ostsee hatte, zog allmählich die Nordsee ebenfalls in ihr Gebiet. Als sich aber deren Gestadeländer ebenso wie diejenigen der Ostsee von der Herrschaft der Hansa emanciepirten, da gingen den Hansastädten an der Nordsee auch die transoceanischen Entdeckungen in einem hohen Maße mit zu gute. Der wirtschaftliche und politische Verfall Deutschlands vor allen Dingen war es, der die deutschen Hansastädte eine Zeit lang in den Hintergrund treten ließ, während die Holländer und nach ihnen die Engländer den größten Teil des Nordseehandels in ihre Hand brachten. In der Gegenwart haben sich die deutschen Nordseehäfen allmählich ihre alte Bedeutung zurückerobert, und heute spielen auch in der Schiffahrtsbewegung der Nordsee die Deutschen nächst den Engländern die Hauptrolle, nächst ihnen aber die Holländer und Norweger.

London, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Götaburg, Christiania, Bergen, Drontheim, Aberdeen, Dundee, Newcastle und

Hull sind heute die bedeutendsten Nordseehäfen, und eine beträchtliche Anzahl derselben steht unter den Häfen der Erde in allererster Linie. Augenblicklich ist ja auf keinem Meere der Erde das Verkehrsleben ein so reges wie auf der Nordsee, und die genannten Häfen stehen sowohl unter einander als auch mit den Häfen der ganzen Erde in regelmäßigster und lebhaftester Verbindung. Die Dampferlinien sind kaum in einem anderen Meeresraume so zahlreiche wie hier, und ebenso auch die submarinen Telegraphenleitungen, die von der Nordsee und von dem Kanale ihren Ausgang nahmen.

d) Die Ostsee.

§ 27. Die Ostsee, auch das Baltische Meer genannt, reichlich 400,000 qkm (etwa 7,500 Q.M.) groß, ist ein streng abgeschlossenes Binnenmeer, das nur durch drei schmale Meerstraßen (durch den Sund, der etwa 4 km, durch den Großen Belt, der 15 km, und durch den kleinen Belt, der 0,6 km breit ist) gegen die Nordseite hin geöffnet ist. Ihre Zugänglichkeit ist auf diese Weise bei widrigen Winden für Segelschiffe sehr erschwert, um so mehr als die genannten Meerstraßen auch zugleich sehr seicht und durch Sandbänke gefährlich sind.

In Folge ihrer Abgeschlossenheit teilt sie auch nur in sehr beschränktem Maße die Eigenschaften des offenen Oceans. Da ihr von den skandinavischen Hochgebirgen, aus den finnischen und russischen Seen sowie aus dem östlichen Deutschland sehr viel Süßwasser zufließt, die Verdunstung dagegen in ihren kühlen Breiten keine sehr bedeutende ist, so hat sie besonders in ihren nördlichen und östlichen Teilen (im Bottnischen und Finnischen Meerbusen) einen sehr geringen Salzgehalt. Aus diesem Grunde, und weil ihre kontinentale Lage daneben auch einen strengeren Winter verursacht, bedeckt sich die Ostsee in der Nähe der Küste alljährlich mit einer Eisdecke, die selbstverständlich in den nördlichen und östlichen Teilen am festesten und dauerndsten ist, die aber auch selbst in den südlichen und westlichen Teilen durch menschliche Anstrengungen (Eisbrecher) in der Regel nicht beseitigt werden kann. Da der Petersburger Hafen meist 5 bis 6 Monate, der Stettiner Hafen 3 bis 4 Monate durch das Wintereis gesperrt ist, so ist das Handels- und Verkehrsleben der Gestadeländer der Ostsee (Schweden, Finnland, Rußland und Ostdeutschland) während eines beträchtlichen Teiles des Jahres in Fesseln geschlagen. Zuweilen ist die Ostsee selbst in der Gegend ihrer Ausgangsstraßen, wo sie doch durch den stärkeren Salzgehalt wie auch durch das mildere Klima am wenigsten zum Zufrieren geneigt ist, mit einer so festen Eisdecke bedeckt gewesen, daß ganze Feldzugspläne auf dem Eise zur Ausführung gebracht werden konnten (so unter dem schwedischen Könige Karl XI.). Man kann annehmen, daß die Ostsee in jedem Jahrhundert wenigstens einmal in allen ihren Teilen zufriert.

Die Gezeiten sind in der Ostsee infolge der Geschlossenheit derselben ebenfalls sehr schwache, wodurch besonders die großen Flußhäfen in der Regel nur Schiffen von mäßigem Tiefgange zugänglich sind. In die Häfen von Petersburg, Riga, Königsberg, Danzig, Stettin kann keins von

den modernen Riesenschiffen, wie es die transoceanischen Postdampfer sind, gelangen. Nur natürliche Meeresbuchten, wie die Kieler und Flensburger Förde oder die Stockholmer Salzsee, gestatten denselben die Einfahrt. Es ergiebt sich auch aus diesem Umstande die geringere Bedeutung der Ostsee für den transoceanischen Verkehr.

Die Strömungen ebenso wie die Winde sind in ähnlicher Weise wie in der Nordsee veränderliche, während sich aber die Winde im allgemeinen nach Nordosten richten und während im Sommer die See-, im Winter aber die Landwinde vorherrschen (eine Art Monsune), so geht die allgemeine Strömungsbewegung nach Südwest und nach West, was aus der starken Süßwasserzufuhr im Verein mit der schwachen Verdunstung zu erklären ist. In dem Großen Belt sowie auch in dem Sund geht diese Ausströmung, die besonders bei dem Eisgange deutlich zu bemerken ist, nordwärts. Diese Strömung trägt, sobald sie mit Südwinden Hand in Hand geht, viel dazu bei, die Einfahrt in die Ostsee zu erschweren.

Obwohl die Ostsee möglicherweise älteren geologischen Ursprungs ist als die Nordsee — indem sie vor ihrer Verbindung mit der Nordsee, die erst durch die Zertrümmerung der dänischen Inseln bewirkt wurde, ein Golf des nördlichen Eismeers war — so ist sie doch ähnlich wie die Nordsee, namentlich in der Nachbarschaft des großen russischen und deutschen Tieflandes sowie auch zwischen den dänischen Inseln im allgemeinen ein sehr seichtes Meer, das auch für die Schiffahrt ganz ähnliche Gefahren bietet, wie die Nordsee. Für gewöhnlich ist die Ostsee wohl ein sehr ruhiges Meer zu nennen, ihre kurzen Wellen, die sich aus der Seichtigkeit des Wassers erklären, sind aber zur Zeit der Stürme von dem Seemanne sehr gefürchtet.

§ 28. Das brakische Wasser ebenso wie der starke Wechsel seiner Temperatur ist der Entfaltung eines artenreichen Tierlebens nicht in sehr hohem Grade günstig. Von den großen Meersäugetieren lebt in ihm nur der Seehund. Die Delphine und Walfische verirren sich höchstens sporadisch durch den Großen Belt in ihre Gewässer. Die echten Seefische und Seemuscheln schwinden in den nördlichen Golfen, die an der Oberfläche fast vollkommenes Süßwasser enthalten, gänzlich, und die Austernzucht wollte bisher nirgends in ihr gelingen. Am ergiebigsten war seit uralten Zeiten der Häringsfang. Auch der Fang der eßbaren Mießmuschel gewährt neuerdings einen beträchtlichen Ertrag.

Von mineralischen Produkten liefert die Ostsee den Bernstein. Derselbe wird an der preußischen (samländischen) und kurländischen Küste nach Stürmen in den bedeutendsten Quantitäten gefischt, da die vom Sturme bewegten Wogen das interessante Produkt aus dem Meeresgrunde sowie aus dem Uferlande herausspülen.

§ 29. Im Verkehrsleben der Völker konnte die Ostsee ihrer ganzen Natur nach nur in jenen Zeiten eine Hauptrolle spielen, wo von denselben die transatlantischen Bahnen noch nicht betreten waren. Das erste Volk, von dem wir durch sichere historische Kunde erfahren, daß es auf der Ostsee in kleinen Fahrzeugen kühne Fahrten nach allen Richtungen hin unternahm, sind wie auf der Nordsee die dänischen und schwedischen Wikinger. Eine weit höhere Bedeutung erhielt die Ostsee aber, als später unter

dem Vorsitze von Lübeck die deutsche Hansa ins Leben trat. Dieser merkwürdige Städtebund, der sich während der Zeit des Mittelalters in sehr erfolgreicher Weise die Sicherung des Handels und Verkehrs auf der See wie auf dem Lande zur Aufgabe machte, erreichte während des 14. und 15. Jahrhunderts seine höchste Blüte und war in jener Zeit ohne Zweifel die erste Handelsmacht Europas. Aus dem „Vereine deutscher Kaufleute auf Gothland“ im 12. Jahrhunderte entstanden, zählte der Bund in seiner Glanzzeit 90 der ansehnlichsten Handelsplätze Nordeuropas zu seinen Mitgliedern, und um seine Privilegien in den verschiedenen Gestadeländern der Ost- und Nordsee zu sichern, entfaltete er gelegentlich eine gewaltige Kriegsmacht. Der Norden und der Osten von Europa bildete sein weites Kolonisationsfeld, und Nowgorod, Whisby, Bergen, London, Brügge waren die wichtigsten Zielpunkte seiner Handelsthätigkeit. Bergen in Norwegen war damals im wesentlichen eine deutsche Stadt, von der aus die zoll- und steuerfreien Hanseaten durch ihr Kapital und ihren Handelsgeist wie durch ihre Verbindung mit dem deutschen Mutterlande Norwegen wie eine deutsche Kolonie beherrschten; und der Stahlhof oder Stapelhof in London, der den Hanseaten gehörte und der erst im Jahre 1853 verkauft wurde, war für den Verkehr des 14. Jahrhunderts das, was für den modernen Verkehr die Londoner Docks sind: ein Hauptsammelpunkt für alle Produkte des damaligen Welthandels. Da der Hansabund, statt Hülfe und Unterstützung von seiten der Kaiser und des Reiches zu genießen, allmählich mit in den politischen und wirtschaftlichen Verfall Deutschlands hineingezogen wurde, so konnte er bereits vor der Eröffnung der neuen transoceanischen Handelswege den Emancipationsbestrebungen seiner Kolonien nicht mehr überall mit der nöthigen Kraft entgegentreten. Mit der Entdeckung Amerikas und mit der Auffindung des Seeweges nach Indien wanderte der Schwerpunkt des Welthandels aus den Gewässern der Ostsee fort, um wahrscheinlich niemals wieder dahin zurückzukehren. Die Holländer, und nach ihnen die Engländer, die sich der neuen Handelswege mit dem größten Erfolge bemächtigten, drangen zwar auch in die Ostsee ein, und machen den Deutschen, wie den Russen und Schweden noch heute bezüglich des Handels auf diesem Meere beträchtliche Konkurrenz, aber von seinem hohen Range als erstes Hauptfeld des Welthandels ist die Ostsee ähnlich wie das Mittelmeer herabgestiegen.

Bedeutend lebhafter als auf dem Schwarzen Meere ist indessen das Handels- und Verkehrsleben auf der Ostsee stets geblieben, und als die Hauptausgangspforte des Russischen Reiches spielt das Meer namentlich in dem russisch-deutschen und russisch-englischen Handel und Verkehr noch immer eine Hauptrolle.

Die wichtigsten Ostseehäfen sind, außer den alten Hansastädten Lübeck und Danzig, die einen guten Teil des Ostseehandels in ihrer Hand behalten haben, Stettin, Königsberg, Riga, Petersburg, Stockholm, Kopenhagen und Kiel. Alle sind unter einander durch ein dichtes Netz regelmäßiger Dampferlinien, einige auch durch submarine Telegraphenleitungen verbunden. Was dem Ostseehandel vor allen Dingen fehlt, sind also nur regere transoceanische Verbindungen.

B. Der Große Ocean.

1. Seine Natur.

§ 30. Der Große Ocean zeichnet sich nicht nur durch die größte Fläche aus, (etwa 183,000,000 qkm oder 3⅓ Mill. Q.M.), sondern auch durch die gewaltigsten Tiefen (im Osten von Japan lotete man in der Tuscarora-Tiefe 8519 m, im Osten der Palau-Inseln in der Challenger-Tiefe 8372 m). Seine ungeheure Ausdehnung und seine geringe Gliederung, sowie auch die Naturbeschaffenheit und die langsame Entwickelung der Kultur und Produktion der meisten umliegenden Länder sind die Hauptursachen seines vergleichsweise geringen Handels- und Verkehrslebens. Als die größte zusammenhängende Wasserfläche trennt er besonders nach Süden zu die östlichen Landschaften der Alten von den westlichen Landschaften der Neuen Welt durch eine breite Kluft. Auch zwischen San Franzisko und Yokohama noch ist dieselbe für den Dampferverkehr nur in 20 bis 24 Tagen (das Doppelte der Überfahrtszeit von Liverpool nach New-York) zu überwinden, während die Segelschiffe sogar 40 bis 60 Tage dazu nötig haben. Während seine Länge (zwischen den beiden Polarkreisen) wie bei dem Atlantischen Oceane ziemlich 15,000 km beträgt, mißt er in der Breite zwischen Kalifornien und Japan etwa 9000, zwischen Chile und Neu-Süd-Wales fast 11,000 km.

Nur an seiner Westseite greift er als Ochotskisches, Japanisches und Chinesisches Meer, tiefer in den asiatischen Kontinent ein, im Osten trennt er dagegen durch seine Golfe nur unbedeutende Halbinseln und Inseln von der Rumpfmasse des amerikanischen Kontinents ab. Seiner schwachen Gliederung wegen ist auch die Einwirkung des Großen Oceans auf die umgebenden Kontinente trotz seiner ungeheuren Fläche weit geringer als bei dem Atlantischen. Das Klima und die Produktion, sowie auch das Handels- und Verkehrsleben der amerikanischen und asiatischen Küstenländer wird durch ihn in wenig günstiger Weise beeinflußt. Dazu kommt, daß sein Entwässerungsgebiet (ca. 20 Mill. qkm) eine weit geringere Ausdehnung hat als dasjenige des Atlantischen Oceans, daß also weit weniger natürliche Verkehrsstraßen (Ströme und Stromthäler) von dem Binnenlande nach ihm hin führen. Der Bergwall der amerikanischen Kordilleren, wie die Hochgebirge und Hochländer Innerasiens weisen die fließenden Gewässer und damit zugleich den Verkehr zu einem großen Teile von seinen Gestaden hinweg. Außerdem haben übrigens unter den Stromgebieten des Großen Oceans bisher nur dasjenige des Hoangho und Jangtsekiang, sowie dasjenige des Sakramento eine höhere Produktionsfähigkeit entfaltet, während zahlreiche andere zu ewiger Unproduktivität verurteilt erscheinen müssen, so z. B. dasjenige des Kolorado, des Anadyr, und teilweise auch des Yukon, Frazer, Kolumbia, Amur ꝛc.

Im Gegensatz zu dem Atlantischen Oceane ist der Große Ocean auch außerhalb seiner Randgegend sehr inselreich. Diese Inseln sind einesteils aus dem Meere aufgestiegene Vulkane, andernteils die Schöpfung der riffbauenden Koralle, die in unermeßlicher Zahl die tropischen Räume des Stillen Oceans belebt. In ihrer Nachbarschaft, zuweilen aber auch fern

von ihnen finden sich durch dieselben Kräfte erzeugte Riffe und Klippen, die eine große Gefahr für die pacifische Schiffahrt bilden. Die Sandwich-Inseln und die Fidschi-Inseln namentlich sind durch ihre geographische Lage und Natur wichtige Handels- und Schiffahrtsstationen zwischen Nordamerika (San Franzisko) und Australien, (Sydney). Eine ähnliche Bedeutung dürften nach der Eröffnung des projektierten Kanals von Panama vielleicht die Marquesas- und die Samoa-Inseln gewinnen.

§ 31. Die durch Stürme berüchtigsten Gegenden des Großen Oceans liegen an den Küsten Japans und Chinas und an dem Kap Horn. An dem erstgenannten Punkte bilden die sogenannten Teifune („Große Winde") eine ähnliche furchtbare Erscheinung, wie in den westindischen Gewässern die Hurrikanes und Tornados. Die moderne Seefahrerkunst weiß indeß diesen Wirbelstürmen neuerdings durch eigentümliche Manöver viel von ihren Schrecken zu nehmen.

Die Windverhältnisse über dem Großen Oceane sind überhaupt denjenigen über dem Atlantischen Oceane sehr ähnlich. Auch hier nämlich sind zunächst zwei Zonen mit veränderlichen Winden zu unterscheiden, die den nördlichen (das sogenannte Nordmeer) und den südlichen Teil des Oceans (die eigentliche Südsee) einnehmen, und die durch das Vorherrschen der Westwinde die Fahrten von Asien und Amerika erleichtern, die umgekehrten aber erschweren. Zwischen beiden liegen auch hier nördlich und südlich von dem Aequator die Passatzonen, die durch eine schmale, an der mittelamerikanischen Küste breitere, Zone von Windstillen getrennt sind. Der Verkehr ist also auch im Großen Oceane in der Gegend der Wendekreise von Amerika nach Asien ein besonders leichter und sicherer. In der Randgegend des Großen Oceans liegt übrigens auf der amerikanischen Seite sowohl, als auch auf der asiatischen eine Zone von Monsunen, die auf der asiatischen und australischen Seite besonders breit ist. Hier wehen die Winde während des Sommers landwärts und während des Winters seewärts, so daß die Schiffahrt in einer bestimmten Richtung von ihnen abwechselnd erleichtert und erschwert wird.

Auch in dem Großen Oceane sind die Meeresströmungen im wesentlichen durch die Luftströmungen, und zwar vor allen Dingen durch die regelmäßig aus Osten wehenden Passate hervorgerufen. Durch die abweichende Gestalt des Oceansbeckens indeß, durch die Geschlossenheit des Oceans im Norden, wo nur die schmale Behringsstraße die Verbindung mit dem Nördlichen Eismeere herstellt, und durch seine Offenheit im Süden wird das System der Strömungen ein abweichendes. Auf der nördlichen Hemisphäre beschreiben dieselben einen vollkommenen Kreislauf, indem sie als nördliche Aequatorialströmung aus der Gegend von Niederkalifornien und Mexiko quer über den Ocean auf China zu und dann als Kuro-Siwo („Schwarzer Strom", von der dunkelblauen Farbe seines Wassers) im Osten von Japan gegen Alaska hin gehen, um sich entlang der nordamerikanischen Küste wieder südwärts zu wenden. Kleine Abzweigungen von dieser Strömung nur gehen in das Japanische Meer (durch die Koreastraße) und in das Nördliche Eismeer (durch die Behringsstraße). Auf der südlichen Hemisphäre ist die Strömung in der Zone des Südostpassats

ebenfalls eine westliche, nach Australien gerichtete, durch die zahlreichen Archipele wird dieselbe indeß hier häufig in ihrer Richtung gestört, und an der australischen Küste wendet sie sich als Ost-Austral-Strömung südwärts, um sich in der Südsee in wenig durchforschten Räumen zu verlieren. Als Ersatz für das südwärts bewegte Wasser muß vor allen Dingen die Peruanische Strömung, die sich an der südamerikanischen Küste nordwärts bewegt, angesehen werden. Wie die angegebenen Strömungen im Verein mit den Winden die transpacifischen Verkehrsrouten in ihrer Lage und Richtung bestimmen, ist selbstverständlich.

Die Flutbewegung ist natürlich auch in dem Großen Oceane von höchster praktischer Bedeutung für die Zugänglichkeit der Häfen. In dem offenen Oceane bei den verschiedenen polynesischen Inselgruppen ist sie im allgemeinen eine schwache (1 bis 2 m), woraus sich auch die Hafenarmut derselben zu einem großen Teile erklärt. An der asiatischen und australischen, wie an der amerikanischen Küste ist sie dagegen eine sehr mächtige, weil sie dort viel stärker gestaut wird. So beträgt sie z. B. im Hafen von Panama 7 m, in verschiedenen Buchten des südchinesischen Meeres aber sogar 11 m.

2. Die Produktionsverhältnisse des Großen Oceans.

§ 32. Die Produktionskraft des Großen Oceans ist ganz ähnlich wie die des Atlantischen Oceans eine unermeßliche zu nennen. Rohstoffe für die Industrien und Nährstoffe für Menschen und Tiere birgt er ebenfalls in überreichem Maße, nur ist seine Produktionskraft an den meisten Punkten bisher seitens des Menschen noch nicht so stark in Anspruch genommen worden, wie die des Atlantischen Oceans. Zwar entnahmen auch die Südsee-Insulaner, die Ainos, die Tschuktschen und die Korjäken dem Meere von jeher den bei weitem größten Teil ihrer Lebensbedürfnisse, aber zu einer höheren Stufe der Bewirtschaftung des Oceans erhoben sich doch nur die ostasiatischen Kulturvölker, besonders die Japanesen und die Chinesen. Mit dem Eindringen der Europäer sind neuerdings auch in dem Großen Oceane verschiedene Zweige zu einer höheren Bedeutung gelangt, und andere Zweige dürften sich mit einer höheren wirtschaftlichen Entwickelung der verschiedenen Gestadeländer noch zu einer allgemeineren Bedeutung erheben. Die Bänke der nördlichen Teile des Großen Oceans (im Behringsmeere und im Ochetskischen Meere) wimmeln von Häringen, Stockfischen und Schellfischen, die Flußmündungen und Küstengegenden Nordostasiens wie Nordwestamerikas von Lachsen und Seekrebsen, aber ihr Fang hat zunächst noch ein ziemlich beschränktes Interesse. Ebenso ist die Fischerei des sprottenähnlichen Hulikan an der Küste von Britisch-Kolumbia noch nicht sehr weit über ihr Anfangsstadium hinaus gelangt. Die Pacific-Eisenbahn hat die Fischerei in diesen Gegenden ohne Zweifel bereits bedeutend gefördert, erst noch weiter vervollkommnete transkontinentale Verkehrsstraßen und eine dichtere Besiedelung der betreffenden Küstenländer aber können die betreffenden Produktionszweige zur vollen Entfaltung bringen. Ebenso dürfte das der Fall sein mit dem Hummer- und Garneelenfang, der bisher an der Westküste Südamerikas und an den Küsten der Philippinen und des Chinesischen Reiches in lebhafterer Weise betrieben wurde. Die tropischen Räume

des Großen Oceans kann man als das Reich der riffbauenden Korallen und der Holothurien bezeichnen, und die letzteren (der sogenannte Trepang oder die bèche de mer) werden für den chinesischen Konsum in sehr umfangreicher Weise bei verschiedenen Südsee-Archipelen (bei Tahiti, Fidschi 2c.) und bei Australien gefischt. Für den chinesischen Konsum werden auch noch zahlreiche andere animalische Bewohner des Stillen Oceans eifrig verfolgt, vor allen Dingen der Haifisch seines Magens und seiner Flossen wegen, und ebenso der Tintenfisch, überhaupt soll etwa der zehnte Teil der chinesischen Volksnahrung aus Fischen bestehen. Erwähnenswert ist außer den genannten Produkten noch die Perlmuschel, die namentlich bei Panama, sowie an der kalifornischen Küste gefischt wird.

Daß die große Tangwiese des Großen Oceans, die nördlich und südlich von dem 50. nördlichen Breitengrade gelegen ist, von dem Menschen bisher zu Produktionszwecken nicht berührt worden ist, versteht sich von selbst.

Die Seesalzgewinnung ist beträchtlich an der kalifornischen und kochinchinesischen Küste.

3. Das Handels- und Verkehrsleben auf dem Großen Ocean.

§ 33. Was das Handels- und Verkehrsleben auf dem Großen Oceane angeht, so ist es angesichts der Natureigentümlichkeiten dieses Weltmeers nicht zu verwundern, wenn sich dasselbe viel ängstlicher und viel länger an die Nachbarschaft der Küsten und Inseln hielt, als in dem Atlantischen Oceane. Es fehlte dem Pacifischen Oceane jene schöne Stufenleiter von Schwierigkeiten, wie sie der Atlantische Ocean auf seiner europäischen Seite bot. So wagten sich die melanesischen und polynesischen Insulaner wohl lange vor ihrer Bekanntschaft mit den Europäern von Archipel zu Archipel bis zu den Sandwichinseln hin, so zeigten sich die Alëuten und Korjäken ebenfalls bedeutender nautischer Künste fähig, so fuhren die Inca-Peruaner mit ihren Segelflößen der südamerikanischen, die Japanesen und Chinesen in ihren Dschunken der asiatischen Küste entlang, aber es erstand kein pacifischer Winkingerführer und kein Kolumbus, der die ungeheure Kluft, die der Pacifische Ocean zwischen der Alten und Neuen Welt bildete, zu überschreiten wagte. Abgesehen von der Kommunikation über die Behringsstraße und über die Alëutischen Inseln, standen die beiden Welten bis zu der berühmten Erdumsegelung des Portugiesen Ferdinand Magalhaens (1519—1522) quer über den Großen Ocean außer aller Verkehrsbeziehung. Erst als das Auge Balboas (1510) über die ungeheure Wasserwüste hinweg schweifte und er dieselbe, mit Schwert und Fahne in sie hinaus watend, für den König von Spanien in Besitz nahm, und als Magalhaens am 28. Nov. 1520 aus der nach ihm benannten Meerstraße im Süden Amerikas auslaufend, das Stille Meer mit seinen vier Schiffen betrat, da hörte es auf, eine verkehrslose Wüste zu sein, da erwachte auch auf ihm das Leben, das der Welthandel bringt. Bald nachdem die Spanier, sowohl auf der amerikanischen, als auch auf der asiatischen Seite (namentlich auf den Philippinen) festen Fuß gefaßt hatten, tummelten sich auch die Schiffe anderer Nationen auf dem Großen Oceane, zuerst vor allen Dingen

jene holländischen und englischen Seeräuber- und Kaperschiffe, welche auf die silberbeladenen spanischen Galeonen, die sich alljährlich einmal von Acapulco (in Mexiko) und Manila (auf den Philippinen) bewegten, Jagd machten. Die Fahrten quer über den Ocean, galten aber noch lange als bedenkliche Wagstücke, und im Grunde genommen verlor die Südsee ihre Schrecken für die europäischen Seefahrer erst durch die berühmten Fahrten Cooks (1769 bis 1779). Zugleich begannen die Archipele und Küstenländer derselben durch Forschungsexpeditionen dieses englischen Seefahrers dem europäischen Handelsgeiste verlockender zu erscheinen, so namentlich Neuseeland, Australien, die Sandwichinseln ꝛc. Was Wunder also, wenn sich in dem Jahrhundert, das den Cookschen Entdeckungsreisen folgte, die gewaltigste Wasserwüste des Erdballs endlich auch mit einem regen Handels- und Verkehrsleben erfüllte! Nachdem zuerst die Holländer — auch hier als glückliche Erben der Spanier und Portugiesen — die westlichen Gestadeländer des Großen Oceans (China und Japan) eifrig mit ihren Handelsschiffen heimgesucht hatten, verstanden es die Engländer seit der Occupation Neuhollands (1788) und Neuseelands (das erst seit 1840 Staatskolonie ist), sich auch hier zu den eigentlichen „Rulers of the Sea“ emporzuschwingen. Die Franzosen haben neben den Engländern trotz ihres eifrigen Bemühens stets nur eine sekundäre Rolle in der Südsee gespielt, und auch nachdem sie sich in den vierziger Jahren unseres Jahrhunderts auf den Marquesas und auf Tahiti, sowie in den fünfziger Jahren (1853) auf Neukaledonien festgesetzt haben, ist die Zahl der Handelsschiffe französischer Flagge, in den Gewässern dieses Meeres eine verhältnismäßig geringe geblieben. Trotz des so lange mangelnden staatlichen Schutzes nimmt vielmehr durch den Unternehmungsgeist Hamburger und Bremer Kaufleute die deutsche Handelsflotte in dem Großen Oceane nächst der englischen den ersten Rang ein, und gewisse Gegenden sind fast ausschließlich ihre Domäne (namentlich die polynesischen Inseln). Seit dem Emporblühen der pacifischen Unionsstaaten (Kaliforniens) nimmt übrigens auch die nordamerikanische Union regen Anteil an dem Handelsleben ihrer großen „Westsee“, und neuerdings regen sich in sehr bemerkenswerter Weise auch Japan, China und Rußland.

§ 34. Valparaiso, Callao, Guayaquil, Panama, Acapulco, San Franzisko, Yokohoma, Shanghai, Hongkong, Sydney und Auckland sind gegenwärtig die wichtigsten Häfen an dem Großen Oceane. Was die regelmäßigen Dampferlinien auf diesem Ocean angeht, so haben dieselben natürlich zumeist ihre Ausgangspunkte in Europa, doch scheint es gegenwärtig, als wolle sich der Große Ocean daneben auch allmählich auf eigene Füße stellen. Die beiden Riesenstaaten in seinem Westen und Osten insbesondere haben ja das lebhafteste Interesse, sich quer über das Meer mit einander in engere Beziehung zu setzen, der eine (China) mit seiner uralten Kultur und mit seiner ungeheuren Volksdichtigkeit, der andere (die nordamerikanische Union) mit seiner jugendlichen Civilisation und zugleich mit seiner jugendlichen, rasch wachsenden Bevölkerung, der eine wie der andere ein ungeheures Produktions- und Konsumtionsgebiet zugleich, und beide in zahlreichen Beziehungen ganz dazu geschaffen, sich wechselseitig zu ergänzen. Die wichtigsten Dampferlinien, die von Europa aus den Pacifischen

Ocean durchschneiden, sind: Die „Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos" (von Hamburg nach Chile und Peru), die „Glen Line" (von London nach den chinesischen Häfen), die „Messageries Maritimes" (von den französischen nach den chinesischen Haupthäfen), die „Ocean Steamship Company" (von London nach den chinesischen Häfen), der „Oesterreich-Ungarische Lloyd" (von Triest nach Hongkong), die „Pacific Steam Navigation Company" (von Liverpool nach Chile), die „Peninsular and Oriental Company" (von London nach den chinesischen und japanesischen Häfen), die „Union Steamship Company" (ebenso). Ausschließlich Dampferlinien des Großen Oceans sind dagegen: die „Pacific Mail Steamship Company" (von San Franzisko nach Yokohama und Hongkong, sowie nach Honolulu (Sandwichinseln), Auckland (Neuseeland) und Sydney, und neuerdings die „Chinesische Dampfschiffahrtsgesellschaft" (von den chinesischen Häfen nach Honolulu und San Franzisko). Die bevorstehende Durchstechung der Landenge von Panama wird voraussichtlich sehr wesentlich dazu beitragen, das Handels- und Verkehrsleben des Pacifischen Oceans noch weiter zu entfalten.

Der Telegraphenverkehr ist auf dem Großen Ocean zunächst noch ein matter, da die Kabelleitungen sich bisher nur auf die Verbindung benachbarter Küstenländer bezogen, indessen sind die Vorarbeiten für ein transpacifisches Kabel zwischen San Franzisko und Yokohama bereits beendet, und der Begründer des transatlantischen Telegraphen (Cyrus Field) denkt augenblicklich sehr lebhaft daran, die kalifornische Hauptstadt auch mit Honolulu und Sydney in direkte telegraphische Verbindung zu setzen. Die wichtigsten submarinen Leitungen sind gegenwärtig diejenigen von China nach Japan und von Sydney nach Neuseeland, so daß also die beiden transoceanischen Hauptlinien bereits als angefangen betrachtet werden müssen.

C. Der Indische Ocean.

1. Seine Natur.

§ 35. Hinsichtlich seiner Größe (77,000,000 qkm oder 1,400,000 Q.M.), wie hinsichtlich seiner Tiefe (im Westen Australiens 5276 m) steht der Indische Ocean hinter dem Großen wie hinter dem Atlantischen Oceane zurück. Seiner Lage zwischen den bedeutendsten Konsumtions- und Produktionsgebieten der Erde (Europa und Indien-China) verdankt derselbe aber eine hohe Bedeutung für den Welthandel und Weltverkehr, und dieselbe scheint seit der Eröffnung des Suezkanales (1869) noch im beständigen starken Steigen begriffen zu sein.

In seiner allgemeinen Gestalt erscheint der Indische Ocean fast als ein verkleinertes Abbild des Pacifischen Oceans, mit dem er auch in anderen Eigenschaften größere Ähnlichkeit hat als mit dem Atlantischen. Zwischen Ostafrika, Südasien und Westaustralien gelegen, steht er in natürlicher Verbindung mit dem Pacifischen Oceane (im Süden Australiens, sowie durch zahlreiche Straßen zwischen den ostindischen Inseln), sowie mit dem Atlantischen Oceane (im Südwesten, südlich vom Kap der Guten Hoffnung). Mit dem Atlantischen Oceane hat er im Jahre 1869 außerdem in seinem Nordwesten durch den Suezkanal eine für sein Verkehrsleben überaus bedeutsame künstliche Verbindung erhalten. Seine Breite zwischen Port Natal (Ostafrika) und Perth

(Westaustralien) beträgt reichlich 8000 km (etwa 1100 Meilen), seine Länge zwischen Kalkutta und dem südlichen Polarkreise 10,000 km (1350 M.). Der Dampfer braucht seiner bedeutenden Breite wegen zu der Fahrt von Kapstadt nach Melbourne gegen 30 Tage, zu derjenigen von Suez nach Batavia (auf Java) 22 bis 25 Tage.

Nur in seinem nördlichen Teile ist der Indische Ocean stärker gegliedert, indem er zwischen Afrika und Arabien als Rotes Meer sich bei Suez fast mit dem Mittelmeere berührt, und indem er als Persischer Golf Arabien von Persien, als Golf von Oman (oder Arabisches Meer) Arabien von Vorderindien uud als Golf von Bengalen Vorderindien von Hinterindien trennt.

Sein Entwässerungsgebiet liegt ebenfalls vorwiegend auf seiner asiatischen Seite, so daß — abgesehen von dem Durchgangsverkehr — sein Verkehrsleben an dieser Seite am meisten von der Natur begünstigt erscheint. Die Gesamtfläche seiner Stromgebiete (des Zambesi, Schat-el-Arab, Indus, Ganges, Bramaputra, Irawaddi, Murray 2c.) beträgt etwa 14,000,000 qkm (250 000 Q.M.), steht also nicht sehr wesentlich hinter derjenigen der Stromgebiete des Großen Oceans zurück. Dazu kommt aber auch noch, daß die Produktionskraft seiner Gestadeländer (Indien!) teilweise eine sehr bedeutende ist.

Wenn man die ostindischen Inseln als Südseeinseln ansieht, so ist der Inselreichtum des Indischen Oceans ein geringer, ganz besonders in seinem östlichen Teile. Während Ceylon und Madagaskar ebenso wie vielleicht auch ein Teil der Komoren und Seychellen durch ihre Natur verraten, daß sie in einer früheren geologischen Zeit mit den benachbarten Kontinenten zusammen gehangen haben, sind andere Inseln auch in diesem Oceane das Werk riffbauender Korallen (die Lakediven, Malediven, Kokosinseln, Nikobaren 2c.) oder aus dem Meere aufgestiegener Vulkane (Mauritius, Reunion, Neu-Amsterdam und St. Paul, die Kerguelen 2c.). Zu Schiffahrtsstationen sind außer Mauritius und Ceylon von Natur nur wenige geeignet. Die Korallenklippen im Roten Meere, sowie in der Nachbarschaft Vorderindiens bilden dagegen für die Schiffahrt sehr erhebliche Gefahren.

§ 36. Hinsichtlich der Windverhältnisse hat man bei dem Indischen Oceane drei Zonen zu unterscheiden: 1) die Zone der Monsune oder Wechselwinde im ganzen Norden und in der Randgegend, 2) die Zone des Südostpassats unter 5 bis 35° s. Br. und 3) die Zone der veränderlichen Winde. Da die erstgenannte Zone die von der Schiffahrt am meisten frequentierte ist, so hat man den Indischen Ocean wohl zuweilen auch schlechthin als das Reich der Monsune bezeichnet. Die Winde lösen sich in der Monsun-Zone im allgemeinen in der Weise regelmäßig ab, daß vom Mai bis Oktober die Richtung aus dem Süden, vom Dezember bis Mitte März dagegen die Richtung aus dem Norden (Nordosten) vorherrscht, während in den Zwischenzeiten veränderliche Luftströmungen und Windstillen Platz greifen.

Die Strömungen wechseln in dem nördlichen Teile des Indischen Oceans selbstverständlich mit den Monsunen, woraus sich für diese Gewässer eine noch strengere Abhängigkeit der Segelfahrten von der Jahreszeit ergiebt.

Während unseres Sommers gehen die Schiffe von Zansibar nach Maskat und Indien, während unseres Winters von den letztgenannten Punkten zurück nach Zansibar. In der Zone des Passats geht eine Strömung von Australien nach Südafrika, um sich dann mit besonderer Heftigkeit durch die Straße von Mozambique südwärts zu bewegen. Im Westen von Australien geht eine kalte Strömung — die sogenannte Westaustral-Strömung — nach Norden, so daß dadurch auch im südlichen Indischen Ocean eine Art von Kreislauf entsteht.

Auch im Indischen Oceane ist die Gezeitenbewegung auf hoher See verhältnismäßig schwach, so daß sie z. B. bei der Insel Rodriguez noch nicht ganz 2 m beträgt, am Rande ist sie dagegen auch in diesem Meere eine sehr starke und für die Schiffahrt bedeutsame. Im Busen von Martaban erhebt sich die Flut bis zu 7 m, im Busen von Oman sogar bis zu 11 m. —

2. Die Produktions- und Verkehrsverhältnisse des Indischen Oceans.

§ 37. Hinsichtlich der Produktion stimmt der Indische Ocean am meisten mit dem tropischen Teile des Großen Oceans überein. Man bezeichnet ihn in der Tiergeographie als das Reich der Seeschlangen und Kegelschnecken. Praktisch bedeutsamer als diese Tiere sind aber die zahllosen Perlmuscheln, die er besonders bei Ceylon, in dem Persischen Golfe, bei dem Swanflusse (Westaustralien), bei Madagaskar und im Roten Meere beherbergt. Bezüglich der Muschelarten kann sich überhaupt kein Ocean an Reichtum mit dem Indischen messen, ebenso auch bezüglich der Krebsarten nicht, und bezüglich des Reichtums an Fischen steht er mindestens den anderen Oceanen nicht nach. Wenn nichtsdestoweniger die Fischerei auf dem Indischen Oceane verhältnismäßig wenig entwickelt ist, so erklärt sich das einesteils aus der Bedürfnislosigkeit, anderenteils aber auch aus der Indolenz und aus den religiösen Vorurteilen seiner Anwohner. Außer den Perlmuscheln werden auf dem Indischen Oceane vor allen Dingen in größerem Maßstabe noch gefischt: Schwämme an der afrikanischen und indischen Küste, Haifische (des Magens und der Flossen wegen); Dugongs (Seekühe); Walfische, See-Elephanten und andere Robben (bei den Kerguelen und Crozet-Inseln). In der Nachbarschaft der europäischen Kolonien wird der Fischreichtum des Oceans verhältnismäßig am stärksten in Anspruch genommen.

Die Seesalzproduktion des Indischen Oceans ist am bedeutendsten in der Nachbarschaft des gewaltigsten Konsumtionsgebietes, das an seinen Küsten gelegen ist, nämlich an den Küsten Vorderindiens. Etwa 5/6 des Salzes, das in der Präsidentschaft Bombay jährlich gewonnen wird, ist Seesalz. — Auch an der Irawaddy-Mündung, an der Algoa-Bay und in Westaustralien gewinnt man beträchtliche Mengen dieses Produktes. ✦

§ 38. Es ist nicht im geringsten unwahrscheinlich, daß der Indische Ocean noch eher als das Mittelmeer der Schauplatz eines hochentwickelten Seeverkehrslebens gewesen ist. Nach den Forschungen des berühmten Aegyptologen Lepsius waren die aus Arabien nach Aegypten eingewanderten Kuschiten gewissermaßen die Vorläufer der Phönizier, da dieselben bereits in den Zeiten

der Hycksosherrscher ihre kühnen Fahrten von den Gestaden des Roten Meeres bis nach Ceylon hin ausdehnten. Daß die Phönizier selbst auch dem Indischen Oceane nicht fern geblieben sind, bezeugt vor allen Dingen ihre Umsegelung Afrikas von dem Roten Meere aus. Ein überaus lebhafter Handel und Verkehr auf ihm wurde aber vor allen Dingen durch die Araber während des ganzen früheren Mittelalters bis nach China hin unterhalten. Seine volle Bedeutung für den Welthandel und Weltverkehr entfaltete der Indische Ocean indessen erst, als Vasco de Gama ihn von dem Atlantischen Oceane und von dem afrikanischen Südkap her bis Indien durchfahren hatte. Die Entdeckung des Seewegs nach Indien eröffnete ihn erst für den modernen Weltverkehr. Nachdem sich anfangs nur portugiesische und spanische Schiffer und Kaufleute den neuen Seeweg zu nutze gemacht hatten, erschienen auch hier die Feinde und Rivalen derselben, die Holländer, und legten auf dem Indischen Oceane noch mehr als auf dem Großen Oceane den Grund zu ihrer imposanten Handelsmacht. Obwohl die holländische Handelsmacht während des 17. Jahrhunderts allmählich von der britischen in den Schatten gestellt wurde, und obwohl die Briten dadurch, daß sie Indien, Australien, Südafrika, Singapore und Aden in Besitz nahmen, den Indischen Ocean zu der Hauptdomäne ihrer Schiffahrt und ihres Handels machten, so sind die Holländer durch den Besitz der großen Sundainseln doch bis auf den heutigen Tag eins der wichtigsten Schiffahrtsvölker auf diesem Oceane geblieben. Neben den Engländern und Holländern aber sind es heute in erster Linie die Franzosen, die Deutschen und die Amerikaner, welche ihn, mit einander wetteifernd, als Handelsweg benutzen. Seit der Eröffnung des Suezkanales haben sich der Reihe dieser Völker auch die Italiener und Östreicher angeschlossen.

§ 39. Die belebtesten Häfen an dem Indischen Oceane sind: Suez, Aden, Bombay, Galle, Madras, Kalkutta, Rangoon, Singapore, Batavia und Zansibar. Die wichtigsten Dampferlinien, die von Europa aus, entweder durch den Suezkanal oder um das Kap der Guten Hoffnung den Indischen Ocean befahren, sind: Bird Line (von London nach Kalkutta), British and Burmese Steam Navigation Company (von Liverpool nach Indien), British India Steamship Company (von London nach dem Persischen Golf, Kuratschi, Kolombo, Kalkutta 2c.), Clan Line (von Glasgow und Liverpool nach Bombay), Ducal Line (von London nach Kalkutta), Hall Line (von Liverpool nach Bombay), Messageries Maritimes (von den französischen Häfen nach Suez, Mauritius, Kalkutta, Singapore, Batavia 2c.), Östreichisch-Ungarischer Lloyd (von Triest nach Bombay, Kalkutta 2c.), Orient Line (von London via Kapstadt nach Adelaide 2c.); Star Line (von London nach Kalkutta), Peninsular and Oriental Company (von London und Southampton nach Suez, Bombay, Madras, Kalkutta, Penang, Singapore 2c.), Sloman's Dampfschiffahrten (von Hamburg nach den australischen Haupthäfen), Stoomvaart-Maatschappy-Nederland (von Amsterdam und Southampton nach Suez, Padang und Batavia).

Die Telegraphenkabel, welche durch den Indischen Ocean gelegt worden sind, haben in erster Linie den Zweck, England mit seinen südafrikanischen, südasiatischen und australischen Kolonien in Verbindung zu setzen.

Daher geht ein Kabel von Port Darwin (in Australien) nach Singapore und Madras; ein anderes von Bombay nach Aden und Suez; ein drittes von Kuratschi nach Basra; ein viertes endlich von Kapstadt und Natal nach Zansibar und Aden, so daß also sowohl Neuseeland und Australien, als auch Südafrika und Indien in den telegraphischen Nachrichtenverkehr des Erdballs mit hinein gezogen worden sind.

3. Das wichtigste Teilmeer des Indischen Oceans.

Das Rote Meer.

§ 40. Das Rote Meer bildet eine lange, schmale Gasse zwischen Afrika und Arabien und nähert sich mit seinem nordwestlichen Golfe (dem Golfe von Suez) so stark dem Mittelmeere, daß es von diesem nur durch die schmale Landenge von Suez (etwa 110 km breit) getrennt ist. Seine Lage macht dieses Binnenmeer zu einem der wichtigsten Teile des Indischen Oceans, der ganz besonders als gerade Durchgangsstraße von Europa nach den Gestadeländern des Indischen Oceans eine hohe Bedeutung hat. Die Natur des Meeres bereitet indeß der Segelschiffahrt große Schwierigkeiten. Die Korallenklippen, welche sich in zwei parallelen Zonen den beiden Küsten entlang ziehen, engen das gute Fahrwasser ganz besonders in dem südlichen Teile des Meeres noch sehr beträchtlich ein. Die über dem Roten Meere herrschenden Monsune aus Nordwest und Südost, sowie die häufigen Windstillen hindern aber ähnlich wie auf dem Indischen Oceane die Segelfahrten wenigstens periodisch, und die einwärts gehende Strömung bei der Straße von Bab-el-Mandeb — die wie bei dem Mittelmeere durch die sehr starke Verdunstung hervorgerufen wird — erschwert jederzeit die Ausfahrt. Die hohen Wärmegrade, welche die Luft sowie das Wasser aufweisen, machen endlich den europäischen Matrosen zu schwereren Arbeiten auf dem Schiffe ganz untauglich.

Nachdem der Suezkanal das Rote Meer in künstliche Verbindung mit dem Mittelländischen Meere gesetzt hat, ist dasselbe indessen ein Teil des geraden Seeweges von Europa nach Indien-China geworden, und seit dieser Zeit hat es für den Schnellverkehr (die Dampfschiffahrt) zwischen diesen Ländern eine hohe Wichtigkeit erlangt, die noch in stetem Steigen begriffen ist.

D. Das Nördliche Eismeer.

1. Seine Natur.

§ 41. Das Nördliche Eismeer hat einen Flächenraum von über 13,000,000 qkm (ca. 250,000 Q.M.) und in der Grönlandsee eine Tiefe bis gegen 4000 m. Da es mit dem Atlantischen Oceane in sehr offener Verbindung steht (die Straße zwischen Island und Norwegen ist etwa 1400, die zwischen Island und Grönland reichlich 600, die Davisstraße reichlich 450 km breit), während von ihm zum Großen Oceane nur die schmale Behringsstraße (100 km) führt, so hat man es nicht unpassend als das arktische Mittelmeer des Atlantischen Oceans bezeichnet.

Durch den Polarkreis gegen den Atlantischen und Großen Ocean abgegrenzt, setzt es die schmale Gasse des erstgenannten Oceans zwischen der Alten und Neuen Welt nordwärts weiter fort, indem es die unwirtlichen Nordgestade der Erdteile Europa, Asien und Amerika bespült. Abgesehen von den zahlreichen Inselgruppen, die das Nördliche Eismeer füllen (Grönland, Baffinsland, Parryland, Grinnellland, Grantland, Melville-Insel, Albert- und Viktorialand, Banksland, Wrangelland, Neusibirien, Nowaja Semlja, Franz-Josephs-Land und Spitzbergen), und zwischen denen zahlreiche breitere und schmalere Straßen und Teilmeere liegen, ist das Nördliche Eismeer nur schwach gegliedert, indem es nur in den amerikanischen Erdteil durch die Hudsonsbai in stärkerer Weise eingreift, während es auf der Seite der Alten Welt nur kleine Seitenmeere (das Weiße Meer, die Tscheskajabucht, den Karischen, Obischen und den Kathanga-Golf) bildet. Da das Nördliche Eismeer durch seine ganze Natur ohnehin eine geringe Bedeutung für den Handel und Verkehr hat, so ist diese geringe Gliederung im allgemeinen als ein Glück für die umgebenden Länder anzusehen, insofern nämlich auf diese Weise die kältenden Einwirkungen des Meeres auf das Sommerklima dieser Länder erheblich abgeschwächt werden. Ganz besonders wegen der geringen Gliederung des Eismeers gedeihen beispielsweise an der Lena noch unter dem 71° n. B. Waldbäume.

Das natürliche Verkehrsgebiet des Nördlichen Eismeers würde ein sehr bedeutendes sein, wenn dieses Meer im übrigen günstige Eigenschaften für die Schiffahrt besäße. Da ihm von Asien die sibirischen Riesenströme (Ob, Jenisei und Lena) von Amerika und Europa aber ebenfalls beträchtliche Flüsse zufließen (Mackenzie, Kupferminenfluß, Churchill, Nelson, Dwina und Petschora), so beträgt sein Entwässerungsgebiet mehr als 2,000,000 qkm (ziemlich 400,000 Q.M.), ist also ebenso beträchtlich als dasjenige des Großen Oceans. Durch seine ganze Natur übte das Nördliche Eismeer indeß bis auf den heutigen Tag mehr einen abschreckenden als einen anregenden Einfluß auf das Verkehrsleben seiner Uferländer aus, und für die geringe wirtschaftliche Bedeutung Sibiriens und der Hudsonsbai-Länder ist dasselbe in erster Linie verantwortlich zu machen.

§ 42. Heftige Stürme und fast ununterbrochen herrschende Nebel machen das Nördliche Eismeer bereits gefährlich genug, umsomehr als deren Gesetze ebenso wie diejenigen der Strömungen und Gezeiten bis heute nur sehr wenig erforscht worden sind, und als es zunächst noch fast vollständig an genaueren Karten und Aufnahmen seiner Küsten und Küstengewässer fehlt. Die Hauptgefahr und das Haupthindernis der Schiffahrt auf ihm bildet aber das Eis, dem das Meer seinen Namen verdankt.

Zwar ist das Nördliche Eismeer auch bei der furchtbarsten Winterkälte (bis 55° C.) niemals vollständig zugefroren, was besonders auf die warmen Strömungen aus dem Atlantischen Oceane und auf die Salzigkeit des Wassers zurückzuführen ist, aber auch während des kurzen und kühlen Sommers sind ungeheure Flächen desselben von festliegendem oder schwimmendem Eis, das den Schiffen äußerst gefährlich werden kann, bedeckt. Dieses Eis ist seiner Entstehung nach entweder Gletschereis oder Salzwassereis oder Flußeis. Das letztere, obwohl nur in kleineren Massen vorkommend, ist

von den Polarfahrern seiner Sprödigkeit und Härte wegen ganz besonders gefürchtet. Das Gletschereis hat seinen Ursprung in den Gletschermassen, die den größten Teil der arktischen Inseln bedecken, und die mit ihren unteren Enden bis in das Meer hinein reichen. Die durch den Druck des Wassers abgebrochenen Enden dieser Gletscher bilden die sogenannten Eisberge. Zuweilen erreichen dieselben den gewaltigen Umfang von einer deutschen Meile, und sie ragen bis etwa 60 Meter über die Meeresfläche empor, während sie mit etwa 300 Metern in dieselbe hinabgetaucht sein mögen. Sie gleichen auf diese Weise grotesk gestalteten schwimmenden Felseninseln, mit denen die Schiffe selbst in dem Atlantischen Oceane noch zusammenstoßen können. Kann schon der einzelne Eisberg dem Seefahrer im arktischen Meere die größte Gefahr bringen, so ist das selbstverständlich in noch viel höherem Maße der Fall, sobald größere oder kleinere Gruppen solcher Eiskolosse nahe bei einander treiben, oder sobald dieselben wohl gar zu einem förmlichen Eisgebirge zusammenfrieren. Das Salzwassereis, das sich durch das unmittelbare Erstarren der oberflächlichen Meerwasserschicht bildet, das aber durch einen beständigen Umwandlungsprozeß (durch Pressungen, Sprengungen 2c.) nichts weniger als eine glatte Fläche darstellt, macht ganz besonders während des Winters den bei weitem größten Teil der in dem Eismeere hin und her treibenden Eismassen aus. Von solchem „Packeis" eingeschlossene Schiffe kommen nur schwer wieder daraus frei, vielmehr werden sie in der Regel auch bei der stärksten Bauart wie gebrechliches Spielzeug von demselben zerdrückt.

2. Die Produktions- und Verkehrsverhältnisse des Nördlichen Eismeers.

§ 43. Im Gegensatz zu den arktischen Ländern birgt das arktische Meer noch ein ungemein reiches Tierleben, und vor allen Dingen sind seine Gewässer der Zufluchtsort der großen Seesäugetiere geworden. Walfische, Walrosse und Seehunde liefern die Hauptprodukte des Eismeeres, und neben den wissenschaftlichen Interessen waren es vor allen Dingen diese Tiere, die den Menschen in diese unwirtlichen Gegenden lockten. Neuerdings sind die Wale auch hier seltener, der Bedarf an Thran (namentlich durch die Konkurrenz des Petroleums) aber zugleich ein geringerer geworden, und so hat die Zahl der Walfischfänger, die in dem Nördlichen Eismeere jagen, sehr bedeutend abgenommen. Das offene Meer würde vielleicht wieder vollkommen zu veröden drohen, wenn nicht durch die Fahrt Nordenskjölds (1879) Aussicht gewonnen worden wäre, daß dasselbe künftig während der wenigen Sommermonate eine wichtige Verkehrsstraße von Europa nach Nordsibirien bilden könnte. Die Küstengewässer vor den Flußmündungen sind namentlich durch den Reichtum an Lachsen während der Fangzeit mit Fischerbooten ziemlich reich belebt.

3. Die wichtigsten Teilmeere des Nördlichen Eismeers.

a) Das Weiße Meer.

§ 44. Das Weiße Meer ist zum Glück für den europäischen Erdteil, dessen Klima durch das Vorhandensein eines großen und offenen Eismeergolfes (ähnlich wie dasjenige Nordamerikas durch die Hudsonsbai) bedeutend rauher werden müßte, sehr klein (etwa 110,000 qkm) und nur durch eine

schmale Straße (den sogenannten Korridor, der etwa 40 km breit ist) gegen das offene Eismeer geöffnet. Sein Wasser hat durch die verhältnißmäßig sehr starke Süßwasserzufuhr (der Dwina) und durch die sehr geringe Verdunstung nur einen geringen Salzgehalt (kaum 1 %), und ebenso hat seine Geschlossenheit den Mangel einer starken Gezeitenbewegung zur Folge. Eine warme und salzige Einströmung an der tiefen Westseite des Korridor, der eine kalte Ausströmung an der seichten Ostseite entspricht, verhindert zwar ähnlich wie bei der Ostsee das vollkommene Aussüßen und Durchkälten des Meeres, nichtsdestoweniger aber ist es besonders in seinen südöstlichen Teilen (im Dwina- und Onegabusen) alljährlich etwa 8 Monate (vom Oktober bis zum Mai) durch eine feste Eisdecke oder durch Treibeismassen für den Schiffsverkehr absolut unzugänglich. Das Weiße Meer ist übrigens gleich den anderen nordeuropäischen Meeren kein sehr tiefes Meer, und namentlich der Eingang in den Onegabusen, sowie der Zugang zu der waldreichen Ostküste wird durch gefährliche Sandbänke sehr bedeutend erschwert. Durch einen höheren Grad von Zugänglichkeit zeichnet sich in jeder Beziehung nur der nordwestliche Kandalakschabusen aus, dessen Steilküste freilich nirgends ein ergiebiges Hinterland besitzt. — Berüchtigt ist das Weiße Meer auch durch seine Nebel.

Aehnlich wie die norwegischen Fjorde ist das Weiße Meer sehr fischreich, und auf seinen östlichen Sandbänken tummeln sich vor allen Dingen zahllose Seehunde, die seit alten Zeiten den Gegenstand eifriger Jagden bilden.

Trotz der zahlreichen Schattenseiten und Gefahren, die das Meer unter dem norwegischen Namen Gandvik (Hexengolf) seit lange gefürchtet machten, hat dasselbe eine hohe Wichtigkeit als Eingangspforte in das nördliche Rußland, und besonders seit der Gründung von Archangelsk findet durch seine Vermittlung ein bedeutener Holz- und Getreideexport von Rußland nach Norwegen und England statt. Regelmäßige Dampfschiffahrten gehen in ihm von der Nordsee aus der norwegischen Küste entlang nur bis Vadsö (am Varanger Fjord).

b) Die Hudsonsbai.

§ 45. Die Hudsonsbai, etwa 1,320000 qkm (24,000 Q.M.) messend, war bisher im wesentlichen nur als ein Tummelplatz der amerikanischen Walfischfänger von einigem Belang. Die Zahl der europäischen Schiffe, welche dieses Meer als Verkehrsstraße in das Innere des nördlichen Nordamerikas benutzten, war bisher eine sehr geringe. Machen ja doch die gewaltigen Treibeismassen, die während der ersten Sommermonate auf ihm herumschwimmen, und die — sehr zum Nachteile für das amerikanische Klima — an seinen Küsten zum Schmelzen gelangen, die Schiffahrt auf ihm außerordentlich gefährlich. Erst mit der steigenden Produktivität der Hudsonsbailänder wird das nordamerikanische Binnenmeer voraussichtlich eine höhere Wichtigkeit erlangen, indem es wenigstens während der kurzen eisfreien Zeit (Mitte Juli bis Ende August, eine Abzugsstraße für die Produkte dieser Gegenden gewährt. Die Küstenpunkte an den Mündungen des Nelson und Churchill (Fort York und Fort Churchill), die bisher nur als Stapelplätze für die in den Hudsonsbailändern erbeuteten Pelztiere dienten, dürften dann vielleicht zu beträchtlichen Hafenplätzen emporblühen.

E. Das Südliche Eismeer.

§ 46. Das Südliche Eismeer oder der Antarktische Ocean, das unbekannteste unter den Meeren, dürfte einen Flächenraum von etwa 20 Mill. qkm (350,000 Q.M.) einnehmen und eine Tiefe von über 3000 m erreichen. Dasselbe ist ungegliedert, wenn auch nicht ohne Inseln, und seiner Entlegenheit von allen bedeutenden Landräumen, sowie seiner meteorologischen Eigentümlichkeiten und seiner Eisverhältnisse wegen — die noch weit ungünstigere sind, als im Nördlichen Eismeere — wird dasselbe höchstwahrscheinlich niemals ein anderes als wissenschaftliches Interesse in Anspruch nehmen. Die vulkanischen Länder, welche James Clark Roß im Jahre 1841 in ihm entdeckte, müssen ja als absolut unwirtliche und unproduktive betrachtet werden.

§ 47. F. Übersicht der Handelsflotten der Erde nach ihrem Tonnengehalt.

Europa.

1. Großbritannien und Irland	8,329 000	Tons.
2. Norwegen	1,493 000	„
3. Deutschland	1,129 000	„
4. Italien	1,029 000	„
5. Frankreich	900 000	„
6. Holland	645 000	„
7. Spanien	557 000	„
8. Schweden	428 000	„
9. Rußland	303 000	Tons.
10. Östreich-Ungarn	286 000	„
11. Dänemark	258 000	„
12. Griechenland	198 000	„
13. Portugal	62 300	„
14. Belgien	48 000	„
15. Türkei	37 850	„
16. Rumänien	11 000	„

Amerika.

1. Vereinigte Staaten (wovon 1,172 000 Dampfer)	4,280 000	Tons.
2. Britisch Nordamerika		„
3. Brasilien	232 000	„
4. Argentinische Staaten	140 000	„
5. Spanische Kolonien	74 000	„
6. Chile	67 000	„
7. Centralamerikanische Republiken	35 000	Tons.
8. Haiti	28 000	„
9. Peru	24 000	„
10. Colombia	7 000	„
11. Mexiko	6 000	„
12. Uruguay	3 000	„

Asien.

1. China	616 000	Tons.
2. Spanische Kolonien	162 000	„
3. Englische Kolonien	95 000	„
4. Holländische Kolonien	60 000	„
5. Siam	40 000	„
6. Japan	40 000	„
7. Arabien	24 000	„
8. Maskat	14 000	„

Afrika.

1. Aegypten	61 000	Tons.
2. Englische Kolonien	20 000	„
3. Marokko	19 000	„
4. Tunis	12 000	„
5. Tripolis	6 000	„
6. Algerien	5 000	„

Australien und Polynesien.

1. Neu-Süd-Wales	84 000	Tons.
2. Victoria	52 000	„
3. Neuseeland	25 000	„
4. Tasmanien	20 000	„
5. Südaustralien	17 000	„
6. Westaustralien	2 300	„
7. Queensland	1 700	„

II. Die Kontinente.

A. Die Natur der Kontinente.

§ 48. Diejenigen Teile der festen Rinde unseres Planeten, welche durch die Faltung dieser Rinde über das Niveau des Oceans emporgetaucht sind, bezeichnen wir als Festländer oder Kontinente. Inseln, welche in der Nachbarschaft eines Kontinentes liegen, sind in der Regel nur Bruchstücke dieses Kontinents, da sie erst nach der Entstehung desselben durch allerlei geologische Prozesse (Nagen der Meeresbrandung, Sturmflut, Bodensenkungen ꝛc.) von ihm losgetrennt worden sind. Sie stimmen dann sowohl in ihrem Schichtenbau wie in ihren pflanzlichen und tierischen Bewohnern in wesentlichen Punkten mit dem nächstgelegenen Kontinente überein. Die westindischen ebenso wie die meisten arktischen Inseln wären demnach zu Amerika, die britischen Inseln sowie auch Island, Spitzbergen und Nowaja Semlja zu Europa, Madagaskar zu Afrika, die japanesischen und ostindischen Inseln und vielleicht sogar auch Neu-Guinea und Neuholland zu Asien zu rechnen. Wir hätten dann im Grunde genommen nur zwei gewaltige Kontinente zu unterscheiden, die wir passender Weise als die Alte und die Neue Welt bezeichnen dürften. Da aber Neuholland oder Australien alle anderen Inseln an Größe weit übertrifft und außerdem von Asien seit langen geologischen Zeiträumen getrennt existiert, so könnte man dasselbe füglich auch als einen selbständigen Kontinent gelten lassen. In ähnlicher Weise würde das dann von dem unbekannten, und für die Weltwirtschaft höchst wahrscheinlich für alle Zeiten belanglosen Südpolarlande gelten. — Im Gegensatze zu den Kontinenten stehen nicht bloß die Oceane, sondern auch die oceanischen Inseln, die ihre Entstehung vulkanischen Eruptionen oder der Thätigkeit der riffbauenden Korallen danken.

Sämtliches Festland der Erde nimmt einen Flächenraum von 132 Mill. qkm (nahezu 2½ Mill. Q.M.) ein. Die beiden Kontinentalmassen sind aber an Größe sehr verschieden, da die Alte Welt ziemlich 96 Mill. qkm (1¾ Mill. Q.M.), die Neue dagegen nur etwa 36 Mill. qkm (¾ Mill. Q.M.) mißt, ein Umstand, der zugleich die Verschiedenheit der beiden Welten hinsichtlich ihres Klimas, ihrer Produktion und ihrer gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse teilweise erklären hilft.

§ 49. An der Behringsstraße nähert sich die Neue Welt der Alten bis auf einen Abstand von c. 100 km (13 g. M.). Überhaupt ist das gesamte Festland des Erdplaneten in der Hauptsache auf die nordöstliche Halbkugel zusammengedrängt, so daß in die südwestliche Wasserhalbkugel nur geringfügige Teile hinausragen. Auch diese eigentümliche Verteilung des Flüssigen und Festen ist für das Klima der verschiedenen Erdräume sowie für ihre Produktion und ihrer Verkehrsverhältnisse von höchster Wichtigkeit.

Durch die Rand- und Binnenmeere der verschiedenen Oceane sind die Kontinente wieder in der mannigfaltigsten Weise in sich gegliedert, so daß wir in der Alten Welt drei oder vier Erdteile (Europa-Asien, Afrika und Australien) in der Neuen Welt aber zwei Erdteile

(Nordamerika und Südamerika) zu unterscheiden hätten. Dem Herkommen gemäß redet man indessen gewöhnlich von den fünf Erdteilen: Asien, Europa, Afrika, Australien und Amerika. Dadurch, daß die Rand- und Binnenmeere der Oceane auch mit größeren und kleineren Golfen und Buchten eingreifen in die einzelnen Kontinente, wird die Zugänglichkeit derselben bedeutend erhöht und zugleich werden dadurch der Schiffahrt gegen Sturm und Seegang gut geschützte Ankerplätze und Hafenbuchten geschaffen. Die am reichsten gegliederten Erdteile haben deßhalb auch — die anderen Eigenschaften als gleiche vorausgesetzt — die größte Bedeutung für den Handel und Verkehr. Klippenreichtum und Seichtigkeit der Küstengewässer durch Flußanschwemmungen oder Dünenbildung können die Vorteile einer reichen Gliederung freilich auch wieder erheblich mindern. Die bestehenden großen Küstenhandelsplätze danken ihre Blüte fast ausnahmslos in erster Linie der günstigen Gestaltung ihrer Küste (ihren Naturhäfen), und erst in der neueren Zeit hat der Mensch es gelernt, sich auch in dieser Beziehung von der Gunst und Ungunst der Natur etwas unabhängiger zu machen (durch Kunsthäfen, Docks, Molen 2c.).

§ 50. Neben der horizontalen Gliederung der Festlandsmassen ist auch ihre vertikale Gliederung (das Relief, die Bodengestalt) für das Handels- nnd Verkehrsleben von höchster Wichtigkeit, da dieselbe in sehr hervorragender Weise die Bewohnbarkeit, die Produktionsfähigkeit, die Richtung der Verkehrsstraßen und die Lage der großen Handelsplätze bestimmt. Hochgebirge sind fast ohne Ausnahme nur in ihren unteren Regionen und in ihren Thälern von Menschen bewohnt, und außerdem bieten auch nur diese unteren Regionen und Thäler neben einem größeren oder geringeren Reichtume an Naturprodukten besonders durch die Alpenweiden und Bergwälder die Möglichkeit einer leichteren Kommunikation mit anderen Erdgegenden. Die Querthäler insbesondere und die Pässe bieten für den ins Weite gehenden Verkehr die einzige Möglichkeit, diese Gebirge zu überschreiten und mit Kunststraßen und Eisenbahnen zu versehen — letzteres zuweilen mit Anstrengungen, deren sich erst die moderne Technik fähig gezeigt hat. Müssen die Hochgebirge also bezüglich des Handels und Verkehrs in erster Linie als lästige Hindernisse und Schranken angesehen werden, so ist doch auf der andern Seite nicht zu vergessen, daß sie zugleich auch in indirekter Weise wichtige Förderer der Produktion sowie des Handels und Verkehrs sein können, indem sie auf die Bewässerung der benachbarten Gegend sowie auf deren Klima in entscheidender Weise einwirken. Durch die Schneefelder, welche ihre Kämme und Gipfel weithin bedecken, und durch die Gletscher, welche von diesen Schneefeldern aus in die Thäler hinabsteigen, zwingen sie den Wasserdunst der atmosphärischen Luft in energischer Weise, sich zu Wolken zu verdichten und als Regen oder Schnee auf sie nieder zu fallen und außerdem sind sie dadurch auch vor allen Dingen unerschöpfliche Wasserreservoire, von denen aus die großen Ströme, die die natürlichen Verkehrsadern des Flachlandes bilden, gerade in den trockenen Sommermonaten am reichsten gespeist werden. Ferner wirken die Hochgebirge auch stark ablenkend auf die Luftströmungen, und auf diese Weise gestalten sie die Länder, welche sie trennen, sehr verschieden in ihrer gesamten Natur, so daß dieselben auch bezüglich ihrer Produktion

der wechselseitigen Ergänzung und des Austausches ihrer Güter bedürftiger werden. Endlich sind die Hochgebirge teilweise wichtige Fundstätten nutzbarer Mineralien (z. B. die Anden). — Die Mittelgebirge und Hügelzüge machen die verkehrsstörenden Wirkungen natürlich in viel geringerem Maße geltend, und ebenso sind dieselben in der Regel unmittelbar viel produktiver als die Hochgebirge, indem sie neben den Bergweiden und Bergwäldern auch den Getreide- und Obstbau möglich machen, und indem sie außerdem auch in der Regel einen größeren Reichtum nutzbarer Mineralien darbieten (Kohlen, Eisen, Blei, Silber rc.). Dagegen sind auch ihre verkehrsfördernden Wirkungen in die Ferne im allgemeinen viel unbedeutendere, indem die Flüsse, die auf ihnen entspringen, zumeist nicht eine so reiche und gleichmäßige Wasserfülle haben, wie die Hochgebirgsströme.

Hochebenen sind der Produktion und dem Verkehr in ähnlicher Weise hinderlich wie Hochgebirge, sobald sie sich in Regionen erheben, die außer einem beschwerlichen Anstiege auch ein rauhes Klima haben, oder sobald sie durch mächtige Randgebirge regenarm oder regenlos sind. Je niedriger die Hochebenen sind, desto mehr ähneln sie in ihrem Charakter und in ihren Produktions- und Verkehrsbedingungen den Tiefebenen. —

Als diejenige Bodenform, die dem Handel und Verkehr in direkter Weise am günstigsten ist, muß das Tiefland bezeichnet werden. Hier ist die Bodenproduktion durch den Acker- und Gartenbau und die Plantagenwirtschaft — günstiges Klima und günstige Bewässerung vorausgesetzt — am reichsten. Hier lassen sich etwa vorhandene unterirdische Bodenschätze verhältnismäßig am leichtesten zu Tage fördern, da zu diesem Zwecke oft nur lockere Erdschichten alluvialen oder diluvialen Ursprungs zu beseitigen sind. Hier fließen die Flüsse, die von den Gebirgen her gespeist werden, ruhiger, um sich durch die Flußschiffahrt zu Dienern des menschlichen Verkehrs willig herzugeben. Hier sind schon die natürlichen Landwege wenig beschwerliche, und hier lassen sich, sobald nur die erforderlichen Baumaterialien herbeigeschafft werden können, Kunststraßen und Eisenbahnen verhältnismäßig leicht anlegen. Die großen Ströme bieten durch Schuttablagerungen an ruhigen Stellen bequeme Übergänge (Furte), und durch ihr schwaches Gefäll machen sie ebenso das Übersetzen vermittelst des Kahnes, sowie den Bau fester Brücken leicht. Die größten Hindernisse des Verkehrs bilden in den Tiefländern im allgemeinen die Wüsten und die Sümpfe. Die ersteren haben klimatische Ursachen und lassen sich künstlich nicht beseitigen, die letzteren können teils durch das Klima, teils durch geologische Verhältnisse (durch das Vorhandensein einer undurchlässigen Bodenschicht) hervorgerufen sein, und in den gemäßigten und heißen Klimaten hat der Mensch zuweilen mit gutem Erfolg versucht, sie durch künstliche Entwässerung in fruchtbares Land zu verwandeln. Von Natur sind die Sümpfe nur produktiv, indem sie den aus abgestorbenen Pflanzen gebildeten Torf liefern. Wüsten sind zuweilen wichtig als Fundorte nutzbarer Mineralien (die Atakama in Südamerika).

§ 51. Das Klima der Landräume ist für die Produktion wie für das Verkehrsleben fast noch bedeutsamer als die Gliederung und die Bodenbildung derselben, wie ja auch die Gliederung und die Bodenbildung selbst in sehr starker Weise von dem Klima beeinflußt werden. Von dem

Klima ist besonders die gesamte Produktion aus dem Tier- und Pflanzenleben in sehr strenger Weise abhängig, außerdem aber auch bis zu einem gewissen Grade die physische und psychische Begabung, sowie die Arbeitsfähigkeit der Menschen. Nur in sehr beschränktem Maße ist es dem Menschen gelungen dem Klima zum Trotz beträchtliche Erträge aus den organischen Naturreichen zu erzielen, so z. B. durch künstliche Bewässerung, durch Warmhäuser 2c.

Außer von der Polhöhe (von der Lage zwischen den Polen und dem Aequator) ist das Klima der Länder auch von der Entfernung von den großen Meeresräumen, sowie von der Erhebung über den Meeresspiegel abhängig, und aus diesem Grunde hat die gewöhnliche Einteilung der Erdoberfläche in fünf Klimazonen, die durch die Wendekreise und Polarkreise von einander getrennt sind, nur eine geringe praktische Bedeutung.

§ 52. Das echte T r o p e n k l i m a herrscht iu einem Gürtel, der sich nördlich und südlich von dem Aequator in einer Breite von etwa 30 oder 40 Graden ausdehnt, und dasselbe ist durch eine sehr gleichmäßige hohe Temperatur und durch einen regelmäßigen Wechsel von Regenzeit und trockener Jahreszeit ausgezeichnet. Das Pflanzen- und Tierleben entwickelt in ihm eine unermeßliche Fülle von Formen und Individuen, und auch gewisse Menschenrassen finden in demselben günstige Existenzbedingungen. Den höheren Entwickelungsstufen der menschlichen Civilisation und der menschlichen Arbeit aber bereitet diese Klimazone sehr große Schwierigkeiten. In umfassender Weise die Naturproduktion derselben zu benutzen und künstlich zu beeinflussen, gelang bis in die neueste Zeit in den meisten Gegenden nur durch die Sklavenarbeit. Ob die freie Arbeit der Eingebornen unter geistiger Leitung der Europäer nach nnd nach Ähnliches bewirken wird, ist zunächst noch ein Problem.

Das W ü s t e n k l i m a, das besonders in der Alten Welt ungeheure Landräume (Inner-Asien und Nordafrika, Inner-Australien und einen Teil von Südafrika) einnimmt, das aber auch in Amerika nicht vollkommen fehlt, kennzeichnet sich vor allen Dingen durch die fast ununterbrochene Herrschaft trockener Luftströmungen, die eine vollkommene Regenlosigkeit bedingen. Die große Trockenheit der Luft bringt zugleich auch einen schroffen Wechsel zwischen den Tag- und Nacht-, sowie zwischen den Sommer- und Wintertemperaturen mit sich. Der Mangel an atmosphärischer Feuchtigkeit allein aber ist die Ursache der Pflanzenlosigkeit und Unproduktivität der Wüste. Nur an solchen Stellen, wo der Boden durch günstige geologische Verhältnisse genügende Feuchtigkeit enthält, entwickelt sich auch in dem Wüstenklima eine mehr oder minder reiche Vegetation (Oasen). — Dem Wüstenklima nahe verwandt ist das S t e p p e n k l i m a, das die Eigenschaften des Wüstenklimas in abgeschwächtem Maße zeigt. Für den Baumwuchs ist dieses Klima ebenfalls zu arm an Luft- und Bodenfeuchtigkeit, degegen macht es den Gras- und Krautwuchs in mehr oder minder ausgedehnter Weise möglich, und so gestattet es wenigstens den Nomadenvölkern ihre eigentümliche wirtschaftliche Thätigkeit.

Das s u b t r o p i s c h e K l i m a hat heiße und trockene Sommer und feuchte, je nach der Entfernung vom Oceane mehr oder minder kalte Winter, wovon der regelmäßige Wechsel der trockenen Ostpassatwinde mit den feuchten

Antipassatwinden die Ursache ist. Dasselbe macht in den Ländern, wo es herrscht (in den Mittelmeerländern, in Arabien und Persien, im Kapland, im südlichen Australien, in Mexiko, Kalifornien und Chile), während des Sommers für den Ackerbau künstliche Bewässerung nötig. Diese künstliche Bewässerung vorausgesetzt, entfaltet der subtropische Klimagürtel bezüglich der Pflanzenwelt eine hohe Produktivität. China und Japan, sowie die Südstaaten der Nordamerikanischen Union würde man hinsichtlich ihrer Temperaturverhältnisse ebenfalls zu dem subtropischen Klimagürtel rechnen können, diese Länder stehen aber zu den übrigen Ländern der subtropischen Zone insofern im Gegensatze, als sie den meisten Regen gerade im Sommer empfangen. Durch ihre reiche Feuchtigkeit, die während der warmen Jahreszeit mit hohen Temperaturen zusammenwirkt, sind diese Länder nächst den tropischen die produktivsten, ganz besonders hinsichtlich ihrer Pflanzenwelt.

Das sogenannte gemäßigte Klima herrscht in dem bei weitem größten Teile der trockenen Landräume, vor allen Dingen in Nordeuropa, Nordasien und Nordamerika. Dasselbe ist durch mäßige Sommer- und durch mehr oder minder kalte Wintertemperaturen, namentlich aber durch Regen in allen Jahreszeiten gekennzeichnet. Nächst dem Tropenklima ist das gemäßigte Klima der Entwickelung eines bedeutenden Pflanzen- und Tierlebens am günstigsten. Durch das geringere Maß von Wärme, das die gemäßigte Zone infolge der schrägeren Sonnenbestrahlung empfängt, durch den bunten Wechsel von Regen und Sonnenschein, und von Frost und Hitze, der in ihr herrscht, hat sich dieselbe aber vor allen Dingen am günstigsten erwiesen für die Entfaltung der menschlichen Kultur. Nicht nur wohnen in ihr die civilisiertesten unter den Völkern der Erde, sondern von ihr aus werden auch die übrigen Zonen direkt oder indirekt beherrscht und wirtschaftlich in einem höheren Grade zum Besten der menschlichen Civilisation ausgebeutet.

Der arktische Klimagürtel erstreckt sich nur über die nördlichsten Gegenden Asiens, Amerikas und Europas. In ihm herrschen lange, harte Winter und kurze, kühle Sommer. Die Schnee- und Eismassen, die der Winter daselbst aufgespeichert hat, vermag der Sommer nicht vollständig wieder zu zerstören, und so ist in dieser Zone entweder das Land vollkommen unter einer Gletscherdecke begraben (Binnengrönland 2c.), oder der Boden ist von einer geringen Tiefe an ewig gefroren (die Tundren von Nordasien und Nordeuropa), oder endlich, er bildet pflanzenlose Felsenwüsten (die „Barren Grounds" von Nordamerika). Der menschlichen Kultur ist die arktische Zone nur in einem sehr beschränkten Maße zugänglich, und auch das Tierleben ist in ihr im allgemeinen ein armes. Die antarktischen (Südpolar-) Länder sind uns fast ganz unbekannt, haben aber ganz ähnliche klimatische Eigentümlichkeiten wie die arktischen.

§ 53. Die Bewässerung der Länder ist in strenger Weise von der horizontalen und vertikalen Gestalt derselben sowie von ihrem Klima abhängig. Riesenströme, die sich sowohl durch eine gewaltige Lauflänge als auch durch ein ungeheures Stromgebiet und durch eine große Wasserfülle auszeichnen, haben zur Voraussetzung ausgedehnte, relativ schwach gegliederte, aber niederschlagsreiche Landräume. Die meisten derselben haben ihre Hauptquellen zugleich auf bedeutenden Hochgebirgen, indessen ist die Höhe dieser

Gebirge weit weniger von Belang für den Charakter und für die wirtschaftliche Bedeutung der Ströme als die übrigen Verhältnisse, namentlich die allgemeine Neigung des Bodens und das Klima. Die geographische Hauptfunktion der Ströme besteht darin, daß sie das feste Land von dem Uebermaß der Feuchtigkeit, die dasselbe aus den Wolken empfangen hat, befreien. Indem sie diese Funktion üben, vermögen sie aber zugleich auch noch allerlei menschlichen Kulturzwecken zu dienen: Wiesen, Wälder und Aecker zu befruchten, durch ihre lebendige Kraft Maschinen in Bewegung zu setzen und Flöße, Kähne und Schiffe zu tragen. In je höherem Maße sie das thun, in desto höherem Maße sind sie als Kulturströme zu bezeichnen. Für einen Kulturstrom höchsten Ranges, der dazu fähig sein soll, das Verkehrs- und Kulturleben seines Gebietes zur vollsten Entwickelung zu bringen, sind in erster Linie günstige Gefällsverhältnisse, gleichmäßige Tiefe und Wasserfülle, Freiheit von Wintereis und Mündung in ein verkehrsreiches Meer erforderlich. Aus dem über das Klima Gesagten versteht es sich aber von selbst, daß die Kulturströme höchsten Ranges in der gemäßigten Zone gesucht werden müssen (Mississippi, Ohio, Rhein 2c.). Sobald ein Strom nur an einzelnen beschränkten Stellen ungünstige Gefälls- oder Tiefenverhältnisse (Wasserfälle, Stromschnellen, Untiefen) aufweist, ist die moderne Technik fast stets im Stande, dieselben durch Regulierung oder Kanalisation für den Verkehr auf dem Flusse zu beseitigen. Großartiges ist in dieser Hinsicht z. B. in dem Gebiete des amerikanischen Lorenzstromes, der schwedischen Götaelf 2c. geleistet worden.

Ist die Wasserscheide zwischen zwei Stromgebieten eine sehr niedrige, so können dieselben unter Umständen durch Bifurkation (Gabelung) in natürlicher Weise in einander übergehen (der Cassiquiare in Südamerika, die Hase in Norddeutschland). Wenn zwei Ströme mit niedriger Wasserscheide einander so nahe kommen, daß man Boote oder Waren leicht von dem einen zum anderen tragen kann, so entsteht ein Tragplatz (Portage). Beide Erscheinungen sind in der Regel dem Verkehre sehr günstig. Natürlich läßt sich eine unbedeutende Wasserscheide auch behufs künstlicher Verbindung zweier verschiedener Stromsysteme durch Kanäle verhältnismäßig leicht durchstechen.

§ 54. Die bedeutendsten Schiffahrtsströme der Erde sind:

Der Mississippi-Missouri . .	mit	einer	Lauflänge	von	circa	7500	km.
„ Amazonenstrom	„	„	„	„	„	6000	„
„ Jenissei	„	„	„	„	„	5500	„
„ Jangtsekiang	„	„	„	„	„	5500	„
„ Nil	„	„	„	„	„	5000	„
„ Kongo	„	„	„	„	„	5000	„
„ Laplata-Parana . . .	„	„	„	„	„	5000	„
„ Ob	„	„	„	„	„	4500	„
„ Amur	„	„	„	„	„	4500	„
Die Lena	„	„	„	„	„	4000	„
Der Irtisch (Nebenfluß des Ob)	„	„	„	„	„	4000	„
„ Hoangho	„	„	„	„	„	3600	„
Die Wolga	„	„	„	„	„	3600	„
Der Indus	„	„	„	„	„	3600	„

Der	Mackenzie	mit	einer	Lauflänge	von	circa	3500	„
„	Lorenzstrom	„	„	„	„	„	3500	„
„	Ganges	„	„	„	„	„	3500	„
„	Saskatschewan	„	„	„	„	„	3500	„
„	Yukon	„	„	„	„	„	3500	„
„	Donau	„	„	„	„	„	3000	„
„	Euphrat	„	„	„	„	„	3000	„
„	Rhein	„	„	„	„	„	1300	„
„	Elbe	„	„	„	„	„	1100	„
„	Loire	„	„	„	„	„	1000	„
„	Seine	„	„	„	„	„	800	„

B. Die Völker der Erde.

§ 55. Da die menschliche Arbeit ein Hauptfaktor bei der Gütererzeugung ist, und da der Mensch außerdem auch den wichtigsten Güterkonsumenten abgiebt, so ist die Natur der Völker der Erde für das Gewerbe des Kaufmanns ebenso wenig gleichgiltig wie die Natur der Länder. Mancherlei in den Produktions- und Konsumtionsverhältnissen erklärt ja sich allerdings schon aus der Natur der Landräume, welche von den Völkern bewohnt werden. Denn die Landesnatur für sich allein zwingt die Völker häufig genug zu ganz bestimmten wirtschaftlichen Thätigkeiten, sowie sie ganz bestimmte Bedürfnisse in ihnen erzeugt. Küstenanwohner sind z. B. Fischer, Steppenvölker nomadisierende Hirten, Urwaldbewohner Jäger ꝛc. Vieles andere in den Konsumtions- und Produktionsverhältnissen ist dagegen einzig durch die eigentümliche Rassenbegabung und durch den Nationalcharakter der Völker zu begreifen. Engländer und Franzosen, Deutsche und Russen, Inder und Chinesen, Neger und Indianer unterscheiden sich in ihren Bedürfnissen wie in ihren Erzeugnissen nicht bloß durch die abweichende Natur ihrer Länder, sondern auch durch die ihnen eigentümliche Art und Weise zu fühlen, zu denken und zu handeln. Die eingeborenen Nordamerikaner blieben zum Teil durch ihre Rasseneigentümlichkeiten ein wildes Jägervolk, während die Europäer im Gegensatz zu ihnen zum Teil durch ihre Rasseneigentümlichkeiten zu Ackerbau- und Kulturvölkern höchsten Ranges sich emporschwangen. Weil die Rassenbegabung eben eine durchaus verschiedene ist, so ist es höchst unwahrscheinlich, daß die Neger und Hottentotten und Indianer jemals auf dieselbe Höhe der Civilisation zu heben sind, wie dieselbe von den Europäern und ihren Abkömmlingen erreicht worden ist. Eben deshalb aber werden die genannten Rassen sich auch stets sehr wesentlich von den Europäern unterscheiden durch ihre Konsumtions- und Produktionsverhältnisse.

§ 56. Die alte einfache Einteilung der Menschheit in Kaukasier (Weiße), Mongolen (Gelbe), Amerikaner (Kupferrote), Malayen (Braune) und Aethiopier (Schwarze), wie sie von Blumenbach herrührt, ist heute nicht mehr haltbar. Weit besser dürfte die Unterscheidung von 12 Rassen sein, wie sie von Friedrich Müller vorgeschlagen worden ist. Diese 12 Rassen sind: Die Hottentotten (und Buschmänner) in Südafrika, die Papuanen in Nordaustralien und auf den benachbarten Inseln, die Kaffern im Südosten und die Neger

im Norden und Nordwesten Centralafrikas, die Australier in Neuholland, die Malayen auf den ostindischen und polynesischen Inseln, die Mongolen in Ost- und Nordasien, die Amerikaner oder Indianer, die Arktiker (Eskimos 2c.) im äußersten Norden der Neuen und Alten Welt, die Drawidas in Indien, die Nubas in Nordafrika und die Mittelländer (Kaukasier) in Nordafrika sowie in Südwestasien und Europa.

§ 57. Die mittelländische Rasse ist als die begabteste unter diesen Rassen zu bezeichnen, und dieselbe hat bereits in dem frühesten Altertume (in Aegypten, Indien, Phönizien, Palästina, Griechenland und Rom) eine außerordentlich hohe Civilisation entwickelt, die sie noch gegenwärtig weiter und weiter fortzubilden und über den ganzen Erdkreis auszubreiten bemüht ist. Die Mongolen (in China und Japan) sowie die Indianer (in Mexiko und Peru 2c.) haben zwar unabhängig von den Mittelländern ebenfalls eine hohe Kulturstufe erklommen, sie sind aber dabei weit mehr in Einseitigkeit und Starrheit verfallen wie die Mittelländer.

Die Ausbreitung der europäischen Civilisation, die vielfach in außerordentlich heftiger und rücksichtsloser Weise vor sich gegangen ist, hat durch die Kämpfe sowie durch die Laster (besonders durch den Branntweingenuß), die sie den Naturvölkern brachte, zum Teil das Hinsiechen und Aussterben dieser Völker zur Folge gehabt, so namentlich in Australien, auf den polynesischen Inseln, in Westindien, in Nordamerika 2c. Wo die eingebornen Rassen sich aber widerstandsfähiger gezeigt haben, wie in Central- und Nordafrika, in Südost- und Ostasien, und wo die Europäer ihre geistige Leitung mit der nötigen Umsicht und Energie übernommen haben, da haben dieselben bereits zum Teil sowohl eine höhere Kultur als auch zugleich eine höhere Produktions- und Konsumtionsfähigkeit entwickelt. Auf diese Weise hat also der Welthandel und Weltverkehr noch zahlreiche Chancen einer weiteren Entfaltung.

§ 58. Daß übrigens außer den Rasseneigentümlichkeiten auch die religiösen Satzungen für die wirtschaftlichen und kommerziellen Verhältnisse von Belang sind, ist leicht begreiflich. So ist der Buddhismus in Indien, China und Japan mit seinen weichmütigen Tierschutz-Satzungen ohne Zweifel ein Hauptgrund davon, daß in diesen Ländern die Viehzucht nur schwach entwickelt ist, so ist der Muhamedanismus in den östlichen und südlichen Mittelmeerländern mit seinem Weinverbote ganz wesentlich daran schuld, daß die Rebenkultur daselbst so stark vernachlässigt ist; und so ist es zu einem großen Teile der chinesischen Ahnenverehrung zuzuschreiben, wenn in diesem steinkohlenreichen Lande die Bergbauthätigkeit so überaus langsame Fortschritte macht. —

Ebenso wie die Religon so hat auch die Staatsverfassung einen beträchtlichen Einfluß auf den Handel und Verkehr der Völker. Am lebhaftesten geht derselbe in der Regel von statten in freiheitlich organisierten Staaten, deren Einrichtungen den Zeitverhältnissen angepaßt sind (in den konstitutionellen Monarchien und Republiken); am schwerfälligsten bewegt er sich dagegen in despotisch regierten Staaten, in denen das Beamtentum alle Schritte bewachen und bevormunden soll (in China, Rußland 2c.).

§ 59. Die Gesamtzahl der Menschen auf Erden wird auf 1450 Mil-

lionen veranschlagt. Von dieser Zahl kommen nur etwa 100 Millionen auf die Neue, also mehr als 1300 Millionen (13/14) auf die Alte Welt. In der Neuen Welt hat sich die Bevölkerung durch die größere Gunst der Natur viel schneller und viel stärker in der Nordhälfte verdichtet als in der Südhälfte. In der Alten Welt wohnen mehr als 1000 Millionen Menschen auf den verhältnismäßig kleinen Landräumen China, Indien und Europa. Außer diesen drei Erdräumen darf Centralafrika noch als ein ziemlich dicht bevölkerter Erdraum bezeichnet werden. Alle anderen Gegenden sind dagegen relativ dünn besiedelte. Natürlich ist diese eigentümliche Verteilung der Menschen auf der Erde für den Welthandel und Weltverkehr ebenfalls von höchster Wichtigkeit.

C. Die Produktionsverhältnisse.

1. Die Vegetation.

§ 60. Die Vegetation ist nicht nur von dem Klima und der Bodenbildung, sondern auch von den eigentümlichen Wanderungen der Pflanzen und Pflanzensamen und von dem Thun und Treiben der Menschen abhängig. So folgte z. B. den Zigeunern der Stechapfel aus ihrer indischen Heimat nach Europa, so brachten die Zuaven allerlei Unkräuter aus Algerien nach Frankreich, und so verbreitete sich die sogenannte Wasserpest (Elodea canadensis) vermittelst der Schiffahrt von Amerika nach Deutschland ꝛc. Meere, Wüsten und mächtige Hochgebirge bewährten sich in der Regel als die wirksamsten Schranken der Pflanzenwanderungen, und sie erhielten auf diese Weise eine große Anzahl von einander verschiedener natürlicher Vegetationsgebiete, die auch für das praktische Leben eine große Rolle spielen. Die künstliche Acclimatisation, d. h. die willkürliche Verpflanzung eines Gewächses aus seinem ursprünglichen Vegetationsgebiete in ein anderes ist ja nur bis zu einem gewissen Grade möglich. So ließ sich der Kaffeebaum wohl aus seiner ostafrikanischen oder arabischen Heimat nach Ost- und Westindien und Südamerika, nicht aber auch nach Nordeuropa und Nordamerika verbreiten; so gelang mit dem Theestrauche die Acclimatisierung bisher nur in noch viel beschränkteren asiatischen Gebieten; so sind aber andere Nutzpflanzen bezüglich des Wechsels ihrer Heimat noch weit empfindlicher und spröder. — Aus diesem Grunde ist die Unterscheidung von natürlichen Vegetationsgebieten, wie sie von dem berühmten Pflanzengeographen Grisebach vorgenommen worden ist, auch für die Zwecke des Kaufmanns unerläßlich. Die Grisebach'sche Einteilung der Erdoberfläche in 24 Vegetationsgebiete gründet sich teils auf die klimatische Verschiedenheit der betreffenden Erdräume, theils auf ihre Getrenntheit durch Wüsten, Meere, Gebirge ꝛc.

§ 61. 1. Die arktische Flora, die nur aus Moosen, Flechten, Gräsern und Zwergsträuchern (Weiden, Birken, Heidelbeergewächsen, Alpenrosen ꝛc.) besteht, ist in botanischer wie in wirtschaftlicher Beziehung die ärmste. Nur die sogenannte trockene Tundra gewährt durch ihre Flechtenvegetation dem arktischen Tierleben (besonders dem Renntiere) die nötigen Existenzbedingungen.

2. Das europäisch-sibirische Waldgebiet hat bereits einen großen Reichtum an Pflanzenarten, unter denen die sommergrünen Laubbäume und die Nadelbäume sowie eine Reihe von Cerealien die hervorragendste Bedeutung haben. In den begünstigteren Strichen dieses Gebietes gedeiht vorzüglich der Weinstock (in Frankreich, Deutschland, Östreich-Ungarn, Rumänien, Südrußland). Die gewöhnlichen Kern- und Steinobstsorten finden sich in der westlichen Hälfte (in Europa) bis weit in den Norden hinauf. Von den Cerealien geht die Gerste am weitesten nach Norden (bis zum Altenfjord in Norwegen und bis zur Breite von Jakutsk in Sibirien), weniger weit der Roggen und noch weniger weit der Weizen und Mais. Die Kartoffeln und Rüben ebenso wie die verschiedenen Küchengewächse gedeihen hier allenthalben. Von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung sind in diesem Vegetationsgebiete auch noch die gesellig wachsenden, Rasen bildenden Gräser, die in ausgedehntestem Maßstabe die Zucht der verschiedenen Haustiere ermöglichen.

3. Das Mittelmeergebiet verlangt für seine Kulturpflanzen während des trocknen Sommers vielfach künstliche Bewässerung. Charakteristisch für dasselbe sind die Bäume mit immergrünen Blättern und die Edelfrüchte. Der Ölbaum, der Lorbeer, die Korkeiche, die Orange und die Citrone, die Feige und die Wassermelone, und im Süden sogar die Dattelpalme, die Baumwollenstaude, das Zuckerrohr, der Pisang und die Batate gedeihen in dieser Zone. Ein außerordentlich feuriges und süßes Getränk liefert daselbst der Weinstock. Zahlreiche Blumen, die auch in dem vorhergenannten Gebiete gedeihen, entwickeln hier durch die intensivere Sonnenglut einen stärkeren Gehalt an aromatischen Stoffen und werden deshalb vielfach zur Parfümerieerzeugung angebaut. Ein Nutzgewächs von höchster Wichtigkeit ist in dem Mittelmeergebiete wegen der Seidenraupenzucht der Maulbeerbaum. Von den Cerealien baut man besonders den Reis, den Mais, den Weizen und den Hirse. Der Graswuchs ist meist dürftig, und die Viehzucht ist deshalb hier viel geringer entwickelt als in der vorhergenannten Zone.

4. Das europäisch-asiatische Steppengebiet ist im allgemeinen baumlos, da hier außer dem glühend heißen und regenlosen Sommer auch der strenge Winter das Wachstum der Pflanzen beeinträchtigt. Nur während des Frühjahrs, wenn der Boden von der Schneeschmelze durchfeuchtet ist, entwickelt sich daselbst ein Pflanzenleben von höherem wirtschaftlichen Nutzwerte. Besonders bekleidet sich die Steppe in dieser Jahreszeit außer mit den Blüten zahlreicher Zwiebelgewächse auch mit Futtergräsern, die einen nomadischen Betrieb der Viehzucht möglich machen. Wo durch Flüsse oder durch künstliche Bewässerung für die Ernährung anderer Gewächse gesorgt wird, da ist auch deren Wachstum möglich, so z. B. gedeiht dann der Reis, der Sesam, die Baumwollenstaude 2c.

§ 62. 5. Das chinesisch-japanesische Gebiet ist infolge seiner reichen Niederschläge, die sich mit hohen Sommertemperaturen vereinigen, ein außerordentlich pflanzenreiches und anbaufähiges Gebiet. Unter den Cerealien liefern der Weizen, vor allen Dingen aber der Reis ungemein reiche Ernten, und von anderen Nutzgewächsen sind dem Gebiete vor allen Dingen der Theestrauch und der Maulbeerbaum charakteristisch. Auch Orangen,

Zuckerrohr, Baumwolle, Indigo, Mohn (Opium!), Bambus und überaus zahlreiche andere Holzgewächse gedeihen daselbst. Wiesen fehlen im allgemeinen, und größtenteils aus diesem Grunde ist auch die Viehzucht in den Ländern dieses Gebietes eine sehr beschränkte.

6. Das indische Monsungebiet (zu dem auch Nordaustralien gehört) mit seinem feuchtwarmen Klima bietet der Entwickelung eines reichen Pflanzenwuchses die denkbar günstigsten Bedingungen. Die undurchdringlichen Dschungelwaldungen mit ihrem unbeschreiblich bunten Wechsel von Baumformen, Palmen, Wurzelträgern, Bambusgewächsen und Schlingpflanzen sind der ächte Ausdruck des tropischen Klimas. Von den zahllosen Nutzhölzern ist in dieser Zone neben dem Bambus namentlich dasjenige des Teakbaumes, sowie das Sandelholz, das Aloeholz, das Amboinaholz 2c. hervorzuheben. Der Reis ist die wichtigste Nahrungspflanze des Gebietes. Auf seine Ernte folgt häufig auf demselben Boden noch eine Ernte von Winterfrüchten (Bohnen, Flachs, Weizen, Hafer 2c.), die der Landschaft dann ein europäisches Gepräge geben. Baumwolle, Indigo, Mohn (zur Opiumerzeugung), Sesam, Ingwer 2c. werden außerdem allenthalben angebaut, in zahlreichen Gegenden gedeiht der Kaffeebaum (auf Java und Ceylon, in Süd-Indien und Süd-Arabien), der Zimmet (auf Ceylon), der Muskatnuß- und der Gewürznelkenbaum (auf den Molukken), der Brodbaum, die Kokos- und die Sagopalme, der Kampferbaum, der Pfeffer, die Banane, die Orange 2c.

§ 63. 7. Das Wüstengebiet ist durch die mangelnden Niederschläge nur teilweise ganz pflanzenleer. Die Pflanzenwelt ist aber eine außerordentlich dürftige, und nnr die Oasen sind durch verschiedene wichtigere Pflanzen, namentlich durch die Dattelpalme und die Tamarinde ausgezeichnet.

8. Das Gebiet des Sudan hat in den regenärmeren Gegenden Savannen mit Riesengräsern, in den regenreicheren Gegenden dagegen ähnlich wie das indische Monsungebiet einen mächtig entfalteten Baumwuchs von Affenbrodbäumen, Tamarinden, Sykomoren, Dhumpalmen, Ölpalmen, Akazien 2c. Im Osten des Gebietes sowie in Südarabien ist die Gegend der Balsamgewächse („Weihrauch und Myrrhen!")

9. Das Kalaharigebiet ist wie das Saharagebiet überaus arm an Pflanzen und bietet nur hie und da etwas Weideland.

10. Die Kapflora hat durch die heißen und trockenen Sommer einen ganz ähnlichen Charakter wie die Mittelmeerflora. Besonders konnte der Mensch die Südfrüchte und den Weinstock hierher verpflanzen. Die Cerealien gedeihen in den meisten Gegenden des Gebietes nur durch künstliche Bewässerung. Die Winterregen rufen ähnlich wie in der Steppe vielfach einen reichen Gras- und Blumenwuchs hervor und begünstigen so eine nomadische Viehzucht.

11. Australien hat in seinem Süden eine Vegetation, die vielfach an diejenige des Kaplandes erinnert, wie ja auch das Klima ganz ähnlich ist. Ursprünglich durch eine Reihe von immergrünen Eukalypten, Proteaceen, Palmen und Grasbäumen (die das Kopalharz ausschwitzen) ausgezeichnet, hat dieses Gebiet durch den Menschen ebenfalls eine totale Umgestaltung erfahren, so daß heute außer den verschiedenen europäischen Cerealien auch der Weinstock und die Orange daselbst gedeiht. Den Wiesen fehlen die rasenbildenden Gräser,

die Viehzucht, besonders die Schafzucht kann aber durch dieselben in sehr schwungreicher Weise betrieben werden. Die wasserlosen, mit Dornengestrüpp (Skrub) und Dornengras (Spinifex) bekleideten Wüstenstriche des Innern erwiesen sich bisher als kulturunfähig.

§ 64. 12. Das nordamerikanische Waldgebiet enthält ähnliche Baumgattungen, aber andere Baumarten wie das europäisch-sibirische. Im Norden und im Westen des Gebietes herrschen die Nadelbäume (Weißtannen, Cedern, Oregontannen ꝛc.), die teilweise eine riesige Höhe erreichen (die Wellingtonien). Der in anderen Gegenden vorwiegende Laubwald zeichnet sich durch eine ungeheure Mannigfaltigkeit der Baumarten vor dem artenärmeren europäisch-sibirischen aus. Vor allen Dingen giebt es darin eine große Zahl verschiedener Eichen, Ahorne, Ulmen, Eschen, Heuschreckenbäume ꝛc. Die südlichen Gegenden des Gebietes enthalten wie das chinesisch-japanesische Gebiet allerlei subtropische Gewächse und sind durch die reichlichen Sommerregen wie durch die hohen Sommertemperaturen bezüglich des Pflanzenreiches von einer ungeheuren Produktionskraft. Der Weinstock hat sich in diesen Gegenden bisher nicht so gut eingebürgert wie die Orange (auf Florida). Dagegen gedeihen in denselben vorzüglich die Baumwolle, der Tabak, das Zuckerrohr und der Reis. Die gewöhnlichen Cerealien finden sich heute überall, vor allen Dingen ist das Gebiet aber das eigentliche Mais- und Weizenland der Erde. Der Wiesenwuchs ist ein ganz ähnlicher wie in Europa, und ebenso in Folge dessen natürlich auch die Viehzucht.

13. Das Präriengebiet entspricht in seiner Baumlosigkeit, die auch in Amerika durch zu spärlich bemessene Niederschläge hervorgerufen wird, dem Steppengebiete der Alten Welt. Teilweise (namentlich im Südwesten, in den sogenannten „Llanos estacados" ꝛc.) nimmt dasselbe sogar Wüstencharakter an. Wo man den Boden des Gebietes künstlich bearbeitet oder bewässert hat, da gedeihen in ihm neben den Steppengräsern auch Getreidegräser, so daß also neben der Jagd auf den Bison und neben der Viehzucht auch Ackerbau in den Prärien möglich erscheint. Im Süden des Gebietes giebt es viele Agaven und Kaktusgewächse.

14. Kalifornien hat in seiner Vegetation wie in seinem Klima wieder mancherlei Ähnlichkeit mit den Mittelmeerländern. Neben der kalifornischen Ceder und dem riesigen Mammutbaume (Sequoia gigantea), der die Höhe der höchsten menschlichen Bauwerke erreicht, finden sich hier zahlreiche immergrüne Laubbäume (Lorbeer-, Oleander- und Myrtenarten, sogar auch Eichen, Linden ꝛc.), und hier bürgerte sich neben den europäischen Pfirsichen und Feigen und anderen Obstsorten auch der europäische Weinstock ein. Die Cerealien liefern in dem Gebiete ebenfalls reiche Erträge. Auch Futtergewächse und Futtergräser sind in ihm reichlich vertreten.

15. Das mexikanische Gebiet mit seinem durch die hohe Lage gemäßigten Klima ist das eigentliche Gebiet der Agaven und Kaktusgewächse sowie der Mimosen. Man scheint aber auch den Ölbaum, den Weinstock und den Maulbeerbaum mit Erfolg in ihm kultivieren zu können. Die Wälder zeigen eine eigentümliche Mischung von nordamerikanischen und tropischen Bäumen. Die feuchtere und heißere Küstenzone ist bereits in ihren Pflanzenformen den tropischen Gegenden Südamerikas ähnlich.

§ 65. 16. Die westindischen Inseln haben ebenfalls von Natur tropischen Urwald, so daß z. B. Jamaika zur Zeit seiner Endeckung vollständig mit Mahagoni- und Cedrelenwald (der das sogenannte Cedernholz liefert) bedeckt war. Mais war damals, ähnlich wie heute noch bei den wilden Indianern Südamerikas, die einzige Kulturpflanze. Gegenwärtig sind durch die europäischen Pflanzer an Stelle der ursprünglichen Vegetation in sehr ausgedehntem Maße Kaffee- und Zuckerrohrplantagen getreten, und auch der Tabak, der Kakao, der Pfeffer, der Ingwer haben in der pflanzlichen Produktion eine große Rolle spielen lernen.

17. Das nördliche Südamerika ist an den Küsten und in den Stromniederungen mit dichten Wäldern, im Innern aber in Folge des schroffen Wechsels von Trockenzeit und Regenzeit mit weiten Grasebenen (Llanos) bedeckt, welche letztere während der Trockenzeit fast Wüstencharakter annehmen. Die Wälder enthalten neben zahlreichen Palmen vorherrschend immergrüne Bäume und liefern außer zahlreichen Nutzhölzern (Cayenneholz, Ebenholz, Eisenholz 2c.) Elfenbeinnüsse, Pfeffer 2c. Die Kulturgewächse sind ganz ähnliche wie in Westindien.

18. Das äquatoriale Südamerika zerfällt in zwei verschiedene Gebiete: in das Überschwemmungsgebiet des Amazonenstromes und seiner Nebenflüsse (das Igapo), in dem die Bäume monatelang bis 17 m tief im Wasser stehen, und in das höher gelegene überschwemmungsfreie Gebiet (den Ete- oder Guaçu-Wald). Mimosen, Lorbeergewächse, Feigenbäume, Pisange, Palmen, Bambusgewächse, Bertholletien (Paranußpflanzen), Lianen und Schmarotzergewächse charakterisieren diesen Wald, der das Maximum der Zeugungskraft der Natur darstellt, und der zugleich zahllose pflanzliche Produkte für den Welthandel zu liefern im Stande ist. Unter diesen Produkten stehen gegenwärtig neben allerlei kostbaren Hölzern (Jakarandaholz, Brasilholz, Patawaholz 2c.) die Paranüsse, der Kautschuck, der Kakao, die Vanille, die Sassaparille, die Ipecacuanha, sowie allerlei Faserstoffe (Para-Gras) 2c. obenan. Die Plantagen erzeugen vor allen Dingen Kaffee, Zuckerrohr, Baumwolle 2c.

19. Südbrasilien zeigt wieder den Gegensatz von tropischem Urwald an der reichbewässerten Küste und vorwiegend mit Gras bewachsenen Steppen (Kampos) im trockenen Innern. Wie der Urwald im allgemeinen dieselben Formen zeigt wie derjenige am Äquator, so liefert er dem Handel auch noch ganz ähnliche Produkte: Nutzhölzer (Fernambukholz, Cedernholz, Holz der Brasiltanne 2c.) und Droguen. In den Plantagen wächst Kaffee, Zucker, Baumwolle 2c.

20. Die tropischen Anden Südamerikas sind nur an der Ostseite mit reicher Tropenvegetation bedeckt, an der Westseite dagegen zu einem großen Teile durch Regenlosigkeit wüstenhaft. Charakteristisch ist dieser Gegend der Chinarindenbaum, den man heute seines wichtigen Produkts wegen aber auch nach Ostindien verpflanzt hat. Bei genügender Bewässerung kultiviert man hier dieselben Nutzgewächse, wie in den übrigen amerikanischen Tropenländern.

21. Die Pampas sind durch Regenarmut weite Grasgegenden, die sich vorzugsweise zur Viehweide eignen, aber daneben die Ackerkultur und

teilweise selbst die künstliche Bewaldung (ähnlich wie die nordamerikanischen Prärien) gestatten dürften.

22 und 23. Chile hat in seinem Norden ein ähnliches, jedoch noch trockeneres Klima wie die europäischen Mittelmeerländer und erzeugt hier nur Dornengestrüpp und dürftige Pflanzen anderer Art. Im Süden, sowie in den anstoßenden Gebieten, wo wieder Regen in allen Jahreszeiten fällt, wird man durch die Vegetation an Europa erinnert, jedoch ist der dichte Wald dieser Gegend zum Teil von immergrünen Bäumen gebildet. Die Holzproduktion derselben ist eine sehr bedeutende. Die Kultur von europäischen Nutzgewächsen, besonders von europäischen Getreide- und Obstsorten, ist hier mit ähnlichem guten Erfolge unternommen worden wie in Südostaustralien, Nordamerika zc.

24. Die oceanischen Inseln haben in der Regel eine sehr eigentümliche Vegetation, deren Formen uns interessante Aufschlüsse über die Wanderungen der Pflanzen und über die geologischen Umgestaltungen der Erdoberfläche geben. Am interessantesten sind Neuseeland und Madagaskar, ersteres mit seinen Farren-, Lorbeer- und Kauri- (ein wichtiger Nadelbaum) Wäldern gänzlich von Australien, letzteres mit seinen tropischen Pflanzenformen (dem Baum der Reisenden zc.) sehr bedeutend von Afrika abweichend. Die meisten dieser Inseln gestatten übrigens vorzüglich die Acclimatisation fremder Gewächse, und einzelne, wie Mauritius, Reunion, die Sandwichinseln zc. liefern in dieser Hinsicht bereits sehr bedeutende Erträge (Zucker, Kaffee, Baumwolle zc.).

§ 66. Als die produktivsten und für den Welthandel wichtigsten unter diesen natürlichen Vegetationsgebieten müssen zwar die tropischen Gebiete Amerikas, das indische Monsungebiet und das chinesisch-japanesische Gebiet, nächstdem aber die großen Waldgebiete Nordamerikas und Nordeuropa-Nordasiens bezeichnet werden. Dabei ist indessen zu bedenken, daß die reiche Pflanzenwelt der Tropen nur zu einem sehr geringen Bruchteile dem menschlichen Konsum zu gute kommt, und daß die beschränktere Produktionskraft der gemäßigten Klimate verhältnißmäßig einen bedeutend höheren Nutzeffekt giebt.

Die bedeutendsten Getreideländer der Erde sind die Nordamerikanische Union und Rußland, und nächst diesen Deutschland, Frankreich, Östreich-Ungarn, Indien und China; die bedeutendsten Holzländer Brasilien und Kanada, sowie Rußland (Sibirien), Norwegen, Östreich-Ungarn und Deutschland. Durch Kartoffelproduktion zeichnen sich Deutschland, Rußland, Frankreich, Östreich und Großbritannien aus; durch Reisproduktion China, Hinter- und Vorderindien, Java zc.; durch Zuckerproduktion Kuba, Frankreich, Deutschland, Rußland, Java, Östreich-Ungarn, Britisch-Westindien, Brasilien zc.; durch Kaffeeproduktion Brasilien, Java, Ceylon, Venezuela, Britisch-Ostindien, Haïti und Domingo zc.; durch Theeproduktion China, Japan, Britisch-Ostindien und Java; [illegible] Weinproduktion (und Obstproduktion) Frankreich, Italien, Spanien, zeigen [illegible]Ungarn, Portugal, Deutschland zc; durch Gewürzproduktion Bäumen. [illegible] Ceylon, Java, Zansibar zc; durch Tabakproduktion die formen den trop[illegible]en von Nordamerika, Rußland, Östreich-Ungarn, Deutsch-

land, Frankreich, die Philippinen, Brasilien, Kuba, die Türkei ꝛc. **Baumwolle** liefern vor allen Dingen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Britisch-Ostindien, Ägypten, Brasilien und die Türkei; **Flachs** Rußland, Deutschland, Frankreich, Östreich-Ungarn, Belgien, Italien und Irland; **Hanf** die Philippinen, Italien, Rußland ꝛc.; **Kautschuk** Brasilien, Java, Guatemala, Sumatra, Venezuela, Assam ꝛc.

§ 67. Getreideproduktion der wichtigsten Länder.

(Mittlere Ernten in Millionen hl).

Europa.	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Mais.	Andere Getreidearten.
1. Rußland	80	242	34	195	—	29
2. Deutschland	42	101	39	120	—	11
3. Frankreich	104	26	20	70	10	11
4. Östreich-Ungarn	32	40	26	42	22	8
5. Großbritanien mit Irland	31	1	33	62	—	—
6. Italien	52	3	3	7	31	6
7. Spanien	63	7	27	9	9	—
8. Untere Donauländer	29	6	14	3	24	2
9. Dänemark	1	5	7	10	—	1
10. Schweden	1	7	5	15	—	2
11. Belgien	8	6	2	8	—	—
12. Niederlande	2	4	2	8	—	—
13. Portugal	3	2	1	—	—	1
14. Norwegen	—	—	2	3	—	—
15. Griechenland	2	—	1	—	1	—
Außereuropäische Länder.						
1. Nordamerikanische Union	106	6	11	106	395	3
2. Britisch-Indien	100	?	?	?	?	?
3. Kanada	6	—	4	17	1	2
4. Australien	8	—	1	3	1	—
5. Ägypten	6	—	4	—	5	4
6. Chile	5	—	1	—	—	—
7. Algier	9	—	16	1	—	1
8. Japan	4	—	18	—	—	12

Getreide-Export-Länder sind: Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Rußland, Östreich-Ungarn, die unteren Donauländer (Rumänien), Britisch-Ostindien, Dänemark, Algier, Australien, Ägypten, Spanien, Kanada, Chile, Tunis, Japan, Kochinchina.

Getreide-Import-Länder sind: Großbritannien mit Irland, Frankreich, Deutschland, Belgien Schweiz, Niederlande, Italien, Schweden und Norwegen, Portugal, Griechenland.

§ 68. Waldbestand der wichtigsten Länder.

(In Prozenten der Landfläche.)

Europa.

1. Schweden	39	9. Italien	17
2. Rußland	38	10. Belgien	15
3. Norwegen	31	11. Länder der Balkanhalbinsel	14
4. Östreich-Ungarn	29	12. Spanien	9
5. Deutschland	25	13. Portugal	7
6. Schweiz	19	14. Dänemark	5
7. Griechenland	18	15. Großbritannien	2,4
8. Frankreich	17		

Außereuropäische Erdteile.

(Ungefähre Schätzung.)

1. Kanada	60	3. Brasilien	50
2. Sibirien	60	4. Vereinigte Staaten v. Nordamerika	25

§ 69. Zuckerproduktion der wichtigsten Länder.

Europa. (Rübenzucker.)

1. Frankreich	9,000 000	Zollzent.	4. Östreich-Ungarn	4,000 000	Zollzent.
2. Deutschland	7,000 000	„	5. Belgien	1,600 000	„
3. Rußland	5,000 000	„			

Amerika.

1. Kuba	13,000 000	Zollzent.	6. Portoriko	1,300 000	Zollzent.
2. Britisch-Westindien	3,000 000	„	7. Britisch-Guiana	1,250 000	„
3. Brasilien	3,000 000	„	8. Guadeloupe	1,000 000	„
4. Louisiana u. Texas	2,500 000	„	9. Martinique	800 000	„
5. Peru	2,000 000	„			

Asien.

1. Java	4,500 000	Zollzent.
2. Philippinen	2,500 000	„
3. Britisch-Indien	1,000 000	„
4. China	1,000 000	„

Afrika.

1. Mauritius	2,800 000	Zollzent.
2. Reunion	800 000	„
3. Ägypten	800 000	„

Zuckerkonsum.

Großbritannien	18,000 000	Zent.	Frankreich	5,300 000	Zent.
Vereinigte Staaten von Nordamerika	16,000 000	„	Rußland	5,000 000	„
Deutschland	5,600 000	„	Östreich-Ungarn	4,000 000	„
			Italien	1,800 000	„

§ 70. Kaffeeproduktion der Erde.

(Ungefähre mittlere Ernte-Erträge.)

Amerika.

1. Brasilien	250,000 000	kg	6. Portoriko	8,000 000	kg
2. Venezuela	30,000 000	„	7. Jamaika	4,000 000	„
3. Haïti und Domingo	28,000 000	„	8. Mexiko	1,000 000	„
4. Kolumbia	12,000 000	„	9. Ekuador und andere amerikanische Länder	1,000 000	„
5. Centralamerika	12,000 000	„			

Asien.

1. Java	135,000 000	kg	6. Arabien	3,000 000	kg
2. Ceylon	42,000 000	„	7. Philippinen	2,000 000	„
3. Britisch-Ostindien	18,000 000	„	8. Singapore	2,000 000	„
4. Sumatra	12,000 000	„	9. Andre asiat. Länder	1,000 000	„
5. Celebes	11,000 000	„			

Afrika.

1. Mauritius	2,000 000	kg
2. Reunion	1,500 000	„
3. Madagaskar	500 000	„

Kaffeekonsum der wichtigsten Länder.

1. Nordamerikanische Union	332,000 000	Zollpf.	oder	7	Zollpf.	pro	Kopf.
2. Deutschland	180,000 000	„	„	4	„	„	„
3. Östreich-Ungarn	72,000 000	„	„	1,9	„	„	„
4. Frankreich	61,000 000	„	„	1,6	„	„	„
5. Belgien	52,000 000	„	„	9	„	„	„
6. Holland	48,000 000	„	„	12	„	„	„
7. England	34,000 000	„	„	1	„	„	„
8. Schweiz	17,000 000	„	„	6	„	„	„

§. 71. Theeproduktion.

1. China	700,000 000	Zollpfund.
2. Japan	75,000 000	„
3. Britisch-Ostindien	50,000 000	„
4. Java	10,000 000	„

Theekonsum.

1. Großbritannien mit Irland	158,000 000	Zollpfund.
2. Nordamerikanische Union	65,000 000	„
3. Frankreich	3,000 000	„
4. Deutschland	2,700 000	„

§ 72. Weinproduktion der wichtigsten Länder.

1. Frankreich	50,000 000	hl	7. Schweiz	1,750 000	hl
2. Italien	30,000 000	„	8. Rußland	600 000	„
3. Spanien	22,000 000	„	9. Rumänien	600 000	„
4. Östreich-Ungarn	22,000 000	„	10. Kalifornien	300 000	„
5. Portugal	5,000 000	„	11. Algier	300 000	„
6. Deutschland	5,000 000	„			

§ 73. Tabakproduktion der wichtigsten Länder.

Europa.

1. Rußland	72,000 000	kg	6. Niederlande	4,000 000	kg
2. Östreich-Ungarn	62,000 000	„	7. Rumänien	2,000 000	„
3. Deutsches Reich	30,000 000	„	8. Finnland	200 000	„
4. Frankreich	15,000 000	„	9. Schweden	150 000	„
5. Italien	4,000 000	„	10. Dänemark	120 000	„

Außereuropäische Erdteile (Exporte):

1. Vereinigte Staaten von Nordamerika	145,000 000 kg	7. San Domingo	5,000 000 kg
2. Philippinen	15,000 000 „	8. Portoriko	2,250 000 „
3. Brasilien	13,000 000 „	9. Britisch-Ostindien	1,666 000 „
4. Türkei	8,000 000 „	10. Japan	1,400 000 „
5. Kuba	8,000 000 „	11. China	700 000 „
6. Kolumbia	6,000 000 „	12. Peru	400 000 „
		13. San Salvador	250 000 „

§ 74. Baumwollenproduktion.

Der Export betrug aus:

Der Nordamerikanischen Union	2,400,000 000 engl. Pf.	Brasilien	60,000 000 engl. Pf.
Britisch-Ostindien	387,000 000 „	Türkei	36,000 000 „
Ägypten	269,000 000 „	Westindien u. Peru	15,000 000 „

Baumwollenkonsum.

Europa.

Deutsches Reich	314,000 000 Pf.	Belgien	60,000 000 Pf.
Frankreich	250,000 000 „	Holland	57,000 000 „
Großbritannien mit Irland	196,000 000 „	Schweiz	43,000 000 „
Rußland	145,000 000 „	Schweden u. Norwegen	33,000 000 „
Östreich-Ungarn	109,000 000 „	Griechenland	7,000 000 „
Spanien u. Portugal	106,000 000 „	Dänemark	5,000 000 „
Italien (und Malta)	104,000 000 „	Staaten der Balkanhalbinsel	37,000 000 „

Außereuropäische Erdteile.

China	1,100,000 000 Pf.	Ägypten u. Nordafrika	34,000 000 Pf.
Nordamerikan. Union	650,000 000 „	Siam, Java 2c.	30,000 000 „
Indien	625,000 000 „	Australien	15,000 000 „
Japan	85,000 000 „		

§ 75. Flachsproduktion der wichtigsten Länder.

1. Rußland	245 000 Tonnen.	6. Italien	23 000 Tonnen.
2. Deutschland	76 000 „	7. Irland	22 000 „
3. Frankreich	51 000 „	8. Nordamerik. Union	12 000 „
4. Östreich-Ungarn	45 000 „	9. Holland	10 000 „
5. Belgien	30 000 „	10. Schweden	5 000 „

Die Tierwelt.

§ 76. Die Tierwelt, die dem Menschen an Nährstoffen, sowie an Rohstoffen für die Industrie ebenfalls einen reichlichen Beitrag liefern, und die ihm außerdem auch bei der künstlichen Gütererzeugung sowie bei dem Güter- und Personentransport in sehr bemerkenswerter Weise direkt behilflich sein muß, ist in ihrer Verbreitung nicht an so streng abgegrenzte geographische Bezirke gebunden, wie die Pflanzenwelt. Zwar ist die Konfiguration der Erdräume, sowie die Bodenbildung und das Klima derselben auch für die Existenz und das Gedeihen des Tieres von hohem Belang, von höherem Belang aber fast ist dabei die Verbreitung der Pflanzen und das Thun und

Treiben der Menschen. Besonders in allen Kulturländern ist die Tierwelt durch den Menschen, der seine tierischen Feinde in nachdrücklicher Weise bis zu deren vollkommener Ausrottung bekämpfte, und der dagegen seine tierischen Freunde in nicht minder nachdrücklicher Weise hegte und in ihrer Verbreitung förderte, von Grund aus umgestaltet worden.

Vor der Ankunft des europäischen Kulturmenschen unterschied sich namentlich die australische und die amerikanische Tierwelt in der schroffsten Weise von derjenigen der altweltlichen Erdteile. Seit aber der europäische Kulturmensch die Haustiere der Alten Welt in alle Erdräume, die sich für die Zucht derselben eignen, übergeführt hat, und seit er die daselbst vorhandenen wilden Tiere mehr und mehr in ihrer Verbreitung eingeengt hat, ist der Unterschied zwischen diesen Erdräumen in einem hohen Grade ausgeglichen worden. Die Einwirkungen des Klimas auf die Tierwelt, die Hand in Hand gehen mit den Einflüssen der Ernährung (durch die mehr oder minder reichliche Pflanzenwelt der verschiedenen Klimazonen) äußern sich besonders darin, daß eigentümliche Kontraste bestehen zwischen der Tierwelt der tropischen Erdräume und derjenigen der gemäßigten und kalten Erdräume. Da in den Tropen die Vegetation eine unendlich üppigere ist, als in den kälteren Klimaten, so ist daselbst auch die Tierwelt eine weit formenreichere und mannigfaltigere.

§ 77. Von praktischer Bedeutung dürfte aus diesen Gründen auch die Verteilung der Tiere der Erde auf 7 große Gebiete sein, wie sie von den berühmten Tiergeographen Sclater und Wallace vorgenommen worden ist:

1) D e r N o r d e n d e r A l t e n W e l t, o d e r d i e p a l ä a r k t i s c h e R e g i o n ist vor allen Dingen ausgezeichnet als die wahrscheinliche Heimat der großen Wiederkäuer und Hustiere, die heutigen Tages als Haustiere unter den animalischen Bewohnern des Erdplaneten für den Menschen offenbar die wichtigste Rolle spielen. Das Rind, das Pferd, das Kameel, das Rentier, das Schaf, die Ziege und das Schwein hatten (oder haben) ihre ungezähmten Vorfahren höchstwahrscheinlich in dieser Region. Auch eine Anzahl von Antilopen (namentlich die Saiga-Antilope), das Elentier, der Edelhirsch und das Reh sind daselbst auf weiten Strecken zu finden. In den Gebirgen lebt die Gemse und der Steinbock. Der Auerochs, der früher ein wichtiges Wildpret bildete, ist jetzt fast vollständig ausgerottet. In ähnlicher Weise sind auch die Raubtiere durch die harten Verfolgungen seitens des Menschen aus den kultivierten Gegenden des Gebietes fast vollständig vertrieben. Der braune Bär findet sich nur noch in den wildesten Hochgebirgen und in dem dünnbesiedelten Osten und Norden des Gebietes, ähnlich auch der Wolf, der Luchs und der Vielfraß, sowie der Zobel, das Hermelin und der Nörz (Lutra lutreola). Allgemeiner verbreitet sind noch die anderen Marderarten (der Iltis, der Stein- und der Baummarder), sowie die Wildkatze, die Fischotter, der Fuchs und der Dachs. Im äußersten Norden findet sich der Eisbär, der Eisfuchs, der Silberfuchs und die Seeotter, im Süden der Schakal, die Viverre und die Pardelkatze. Als allgemein verbreitete Haustiere aus der Ordnung der Raubtiere sind der Hund und die Katze zu erwähnen. — Von den wichtigeren Nagetieren sind der Hase, das Kaninchen und das Eichhörnchen in den meisten Gegenden des Gebietes zu finden, im Norden

noch der Polarhase und der Lemming, im Süden (in den Mittelmeerländern) das Stachelschwein. Die Ratten und Mäuse gehen weit über das Gebiet hinaus. Aus der Klasse der Vögel, die durch sehr zahlreiche Arten vertreten ist, heben wir als praktisch bedeutsam hervor: die Gans, die Ente, den Schwan und das Haushuhn, das letztere ist indessen wahrscheinlich erst aus Indien eingeführt worden. Die Eidergans findet sich in den nördlichen Küstengegenden, der Fasan ursprünglich nur in China. — Für den Handel und Verkehr nicht unwichtig sind übrigens auch die Singvögel, die z. B. alljährlich zu Tausenden aus der Herzgegend nach Amerika, nach Australien ꝛc. versandt werden. — Unter den Süßwasserfischen sind der Karpfen, der Lachs und der Stör, sowie deren zahlreiche Verwandte hervorzuheben; unter den Insekten der Seidenspinner, der von China aus über den ganzen Süden des Gebietes verbreitet worden ist, die Honigbiene und der Blutegel. Den regenärmeren Gegenden ist außerdem als furchtbarer Feind des Getreide- und Gartenbaues die Heuschrecke eigentümlich.

2) Die äthiopische Region (Afrika mit Ausnahme der Mittelmeerländer) besitzt noch zahlreichere Wiederkäuer (allein 40 Arten von Antilopen) als das vorhergenannte Gebiet, außerdem aber vor allen Dingen auch die eigentümlichen gestreiften Pferde, (das Zebra und das Quagga) und die großen Dickhäuter (Elephanten, Rhinozerosse und Flußpferde), letztere den wichtigsten Exportartikel Afrikas, das Elfenbein, liefernd. Als Haustiere finden sich bei den Eingebornen fast allenthalben das Rind und die Ziege. Von den Raubtieren sind der Löwe, der Panther, der Leopard und die Hyäne weithin verbreitet. Sehr groß ist in der äthiopischen Region auch die Zahl der schmalnasigen Affen (Gorillas, Tschimpansen, Paviane ꝛc.) Unter den Vögeln ist ganz besonders der Strauß, der seiner Federn wegen auch künstlich gezüchtet wird, bemerkenswert. Von schädlichen Insekten haben wir namentlich die giftige Tsetsefliege, die in einigen Strichen Afrikas die Viezucht unmöglich macht, und die Termiten zu nennen.

3) Die indische oder orientalische Region besitzt im Einklange mit der Fülle ihrer Vegetation auch die arten- und individuenreichste Tierwelt, die auf der Erde überhaupt zu finden ist. Aus der Klasse der Säugetiere müssen vor anderen die zahlreichen Raubtiere, die Tiger und die anderen Katzenarten, die Bären, die Hunde, die Hyänen ꝛc. hervorgehoben werden; sodann der Buckelochs und zahlreiche Hirsche und ähnlich wie in Afrika die großen Dickhäuter (der indische Elephant, der Tapir, zwei Nashornarten ꝛc). Außer einer großen Menge von schmalnasigen Affen (Orang-Utangs, Gibbons ꝛc) sind der Gegend auch große Flattertiere (der Kalong) charakteristisch.

Ueberschwenglich reich ist die Zahl der Vögel, namentlich der Tauben-, Hühner- und Papageienvögel. Von den Reptilien sind vor allen Dingen die zahlreichen und zum Teil giftigen Schlangen, die Krokodile ꝛc. hervorzuheben. Die Welt der niederen Tiere ist außer durch farbenprächtige Schmetterlinge und Käfer auch durch zahlreiche Landplagen (Heuschrecken, springende Landblutegel ꝛc.) vertreten.

4) Die australische Region stand vor ihrer Besiedelung mit europäischen Tieren durch ihre Armut an höher orgarnisierten Tierformen in merkwürdigem Kontraste zu der indischen Welt. Die Säugetiere waren nur

durch die niedrigsten Formen, durch die Beuteltiere (Känguruhs) und Schnabeltiere, sowie durch einige Flatterer und den Dingo (einen Hund) vertreten. Von den Vögeln sind der neuholländische Strauß, der schwarze Schwan, der Leierschwanz und zahlreiche Papageien zu erwähnen. Der Insel Neu-Guinea sind die Paradiesvögel eigentümlich. An nutzbaren Tieren war die ganze Region überaus arm, durch den eingewanderten europäischen Kulturmenschen ist sie aber neuerdings eine Hauptstätte der Schaf- und Rinderzucht geworden.

5) Der Norden der Neuen Welt oder die nearktische Region zeigt in der Fauna manche Anklänge an den Norden der Alten Welt, daneben hat er aber doch seine zahlreichen eigenen Arten, während ihm zahlreiche Arten der Alten Welt vollkommen fehlen. Charakteristisch sind ihm vor allen Dingen eine große Menge von Nagetieren, unter denen namentlich die Eichhörnchen, Biber und die Zibethratten von praktischer Bedeutung sind. Unter den Wiederkäuern spielen die Büffel, die Elentiere, die Caribus (die armerikanischen Rentiere) und die Wapitis eine bedeutendere Rolle, alle aber ausschließlich als Wildpret, während die gezähmten Wiederkäuer, die heute in dem nearktischen Gebiete allgemein verbreitet sind, erst aus Europa eingeführt wurden. Bemerkenswert ist hierbei auch, daß das Pferd, dessen Verwandte sich in Amerika als Fossilien sehr häufig finden, ebenfalls erst aus Europa eingeführt wurde. Unter den Raubtieren vertritt der schwarze Griselbär den altweltlichen braunen Bären, der amerikanische Eisbär ist dagegen genau derselbe wie in der Alten Welt, ebenso auch die amerikanische Seeotter und der amerikanische Polarfuchs. Sehr zahlreich sind in dem Gebiete die Marderarten, namentlich der Zobel und der amerikanische Nörz oder Mink (Vison americanus), ebenso auch die Fischottern, die Bisamratten, die Waschbären ꝛc. — alle vorzügliches Pelzwerk liefernd. Der amerikanische Löwe (Puma) findet sich nur in dem Süden. — Von den Vögeln sind namentlich der Truthahn, der in Mexiko seit lange gezähmt worden ist, und die Wandertaube, die als Landplage vor allen Dingen den Forsten sehr verderblich wird, zu nennen. Unter den Reptilien sind die Schildkröten und die Schlangen (namentlich die giftigen Klapperschlangen) zahlreich, im Süden auch die Alligatoren, deren Haut man neuerdings zu Leder verarbeitet. — Die Heuschrecken bilden in den regenärmeren Gegenden westlich von dem Mississippi einen Schrecken der Farmer, und sie sollen allein in den Jahren 1874 bis 1877 daselbst einen Schaden von 200,000 000 Dollars verursacht haben. — Die Honigbiene ist aus Europa in das Gebiet übergeführt worden. In Mexiko ist die Cochenille heimisch. —

6) Der Süden der Neuen Welt oder die neotropische Region ist vor allen Dingen durch die sogenannten zahnlosen Tiere (die Gürteltiere mit ihrem wohlschmeckenden Fleische, die Faultiere, die Ameisenfresser ꝛc.) und durch die breitnasigen Affen (Brüllaffen ꝛc.) ausgezeichnet. Die großen Wiederkäuer und Dickhäuter der alten Welt fehlten ursprünglich vollkommen und haben in dem Gebiete nur schwächliche einheimische Repräsentanten. So ist das Kameel nur durch das Lama, das man in Peru gezähmt hat, der Elephant nur durch den Tapir vertreten. Das Alpaka und das Vikunna der Andenländer sind von Wichtigkeit durch ihre Wolle wie durch ihr Fleisch. Das in den Steppen lebende, antilopenähnliche Huanako ist ein beliebtes Wildpret, ähnlich auch das Peckari (Nabelschwein). Von

Raubtieren findet sich außer dem Puma in dem größten Teile des Gebietes noch die Onze oder der amerikanische Tiger, der aber weit weniger furchtbar ist als sein asiatischer Verwandter; von Flatterern namentlich die blutsaugenden Vampyre. — Bezüglich der Zahl der Vögel dürfte das neotropische Gebiet das reiche indische Gebiet noch beträchtlich übertreffen. Zu den Papageien kommen namentlich zahlreiche Kolibri-Arten. Auf den brasilianischen Grasebenen ist der amerikanische Strauß allgemein verbreitet. Riesenschlangen, Klapperschlangen, Krokodile, Landschildkröten und Frösche sind in den meisten Gegenden überaus zahlreich. Ueberschwenglich reich ist auch die Klasse der Insekten vertreten, durch prächtige Schmetterlinge, Käfer, Termiten ꝛc.

7) Die polynesische Region ist durch den fast vollkommenen Mangel von Säugetieren und durch das Vorkommen der im Aussterben begriffenen flügellosen Vögel charakterisiert. Die Tierwelt ist hier noch ärmer als in der australischen Region, was durch die eigentümliche Bildungsgeschichte der oceanischen Inseln erklärt werden muß. Auf Neuseeland ebenso wie auf anderen polynesischen Inselgruppen sind gegenwärtig ebenfalls die verschiedenen europäischen Haustiere eingebürgert.

§ 78. Bezüglich der Produktion aus dem Tierreiche ist der Norden des nearktischen und der Osten des paläarktischen Gebietes noch ein ungeheures Jagdrevier, das den Welthandel vor allen Dingen mit allerlei Pelzwerk versorgt. Der Süden des nearktischen und der Süden und Westen des paläarktischen Gebietes (die Nordamerikanische Union, Europa, Nordafrika, Arabien, Persien, Turkistan, China, Japan ꝛc.), ebenso aber auch der Süden des neotropischen, des äthiopischen und des australischen Gebietes (Argentina, Uruguay, Südafrika, Viktoria, Neu-Süd-Wales ꝛc.) sind dagegen hervorragende Stätten künstlicher Viehzüchtung geworden, die auf den Weltmarkt Fleisch, Fleischextrakt, Häute, Wolle, Talg, Seide, Cochenille ꝛc. liefern. Die eigentlichen Tropengegenden des südamerikanischen, äthiopischen, indischen und australischen Gebietes sind Jagdreviere und Viehzuchtgegenden zugleich, sie geben aber in beiden Beziehungen für den Welthandel einen Ertrag, der im Verhältniß zu ihrem Reichtum an tierischem Leben geringfügig zu nennen ist. Wie bei der Pflanzenwelt ist also auch bei der Tierwelt der Nutzeffekt der überschwenglichen Produktionskraft der Tropen ein relativ geringer.

§ 79. Viehbestand (Fleischproduktion ꝛc.) der wichtigsten Länder.

Europa.	Rinder	Schafe	Schweine
1. Rußland	24,000 000	49,000 000	10,000 000
2. Deutschland	16,000 000	25,000 000	7,000 000
3. Östreich-Ungarn	13,000 000	20,000 000	7,000 000
4. Frankreich	11,000 000	24,000 000	6,000 000
5. Großbritannien mit Irland	10,000 000	32,000 000	4,000 000
6. Italien	3,500 000	9,000 000	1,500 000
7. Spanien	3,000 000	22,000 000	4,333 000
Schweden	2,000 000	1,500 000	400 000
[illegible]rlande	1,400 000	900 000	400 000
[illegible]rk	1,250 000	1,800 000	400 000
[illegible]	1,250 000	600 000	600 000

	Rinder	Schafe	Schweine
12. Norwegen	1,000 000	1,666 000	100 000
13. Schweiz	1,000 000	330 000	330 000
14. Portugal	666 000	3,000 000	1,000 040

Außereuropäische Erdteile.

	Rinder	Schafe	Schweine
1. Nordamerikanische Union	31,000 000	36,000 000	32,000 000
2. Argentina	13,000 000	58,000 000	333 000
3. Uruguay	6,000 000	13,000 000	13 000
4. Australien	5,000 000	58,000 000	750 000
5. Kanada	2,700 000	3,330 000	1,400 000
6. Britisch-Südafrika	1,750 000	12,000 000	120 000

Pferdebestand der wichtigsten Länder.

1. Rußland	22,000 000	6. Frankreich	2,900 000
2. Nordamerikanische Union	10,000 000	7. Kanada	2,700 000
3. Argentina	4,000 000	8. Großbritannien	2,000 000
4. Deutschland	3,350 000	9. Uruguay	1,600 000
5. Östreich-Ungarn	3,300 000	10. Italien	660 000

§ 80. **Wollproduktion.**

1. Rußland	354,000 000	Zollpf.	6. Östreich-Ungarn	49,000 000	Zollpf.
2. Großbritannien mit Irland	138,000 000	"	7. Italien	20,000 000	"
3. Frankreich	87,000 000	"	8. Portugal	10,000 000	"
4. Deutschland	70,000 000	"	9. Belgien	4,000 000	"
5. Spanien	66,000 000	"	10. Schweden	3,000 000	"
			11. Andere Staaten	8,000 000	"

Außereuropäische Erdteile.

1. Australien	319,000 000	Zollpf.	6. Britisch-Ostindien (Export)	21,000 000	Zollpf.
2. Argentina	200,000 000	"	7. Natal (Export)	9,000 000	"
3. Nordamerikanische Union	188,000 000	"	8. Asiatische Türkei	8,000 000	"
4. Uruguay	38,000 000	"	9. Peru (Export)	6,000 000	"
5. Kapland (Export)	33,000 000	"			

Wollenverbrauch.

1. Frankreich	326,000 000	Zollpf.	5. Deutschland	166,000 000	Zollpf.
2. Großbritannien	314,000 000	"	6. Belgien	93,000 000	"
3. Rußland	313,000 000	"	7. Östreich-Ungarn	70,000 000	"
4. Verein. Staaten v. Nordamerika	249,000 000	"	8. Italien	31,000 000	"

§ 81. **Seidenproduktion** (Ungefähre Mittelernten).

1. China	7,000 000	kg	7. Persien	500 000	kg
2. Italien	2,500 000	"	8. Syrien	300 000	"
3. Japan	1,700 000	"	9. Europ. Türkei	100 000	"
4. Ostindien	1,500 000	"	10. Spanien	70 000	"
5. Asiat. Rußland	1,000 000	"	11. Algier	15 000	"
6. Frankreich	700 000	"	12. Griechenland	13 000	"

Seidenverbrauch.

1. Frankreich	4,000 000 kg	4. Nordamerik. Union .	1,000 000 kg
2. Großbritannien . .	2,000 000 „	5. Schweiz	1,000 000 „
3. Italien	1,500 000 „	6. Deutsches Reich . .	600 000 „

Die Mineralproduktion.

§ 82. Die Mineralproduktion ist in erster Linie abhängig von der geologischen Bildung der Erdräume, in zweiter Linie aber von der Arbeit ihrer Bewohner. Am wichtigsten für die wirtschaftliche Blüte und den Reichtum der Nationen, sind gegenwärtig ohne Zweifel die Kohle und das Eisen, und nicht ohne Grund behauptet man, daß dasjenige Land die höchste wirtschaftliche Blüte entfalten müsse, daß sich die Kohlen- und Eisenschätze der Erde am meisten nutzbar zu machen verstehe.

Bezüglich der Kohlen, die in reichster Menge und in bester Qualität der sogenannten Kohlen-(Karbon)formation vorkommen, sind die beiden Riesenreiche China und die Nordamerikanische Union am reichsten ausgestattet, ohne indeß die vorhandenen Vorräte bis jetzt in so umfassender Weise wie die europäischen Staaten ausgebeutet zu haben. Bei Nordamerika liegt dies an der Jugend des Staatsgebildes, sowie daran, daß der Kohlenbergbau hierselbst erst seit dem Beginne unseres Jahrhunderts begonnen hat, bei China hat es seinen Grund in religiösen und politischen Vorurteilen. Auch Australien und Ostindien besitzen auf weiten Distrikten kohlenführende Gesteine, auch hier aber ist der Kohlenbergbau noch nicht über sein Anfangsstadium hinausgelangt, und beide Länder ziehen es zunächst noch vor, sich von England her mit den „schwarzen Diamanten“ versorgen zu lassen. Ähnlich gilt dies auch von Rußland, das sowohl in Europa als auch in Asien ausgedehnte, aber spärlich benutzte Kohlenfelder besitzt. In Europa sind die Schichten der sogenannten Kohlenformation relativ am reichsten entwickelt in England, nächstdem in Deutschland, Belgien, Frankreich, Östreich, und diese Länder sind es auch, die die Kohlen in der umfassendsten Weise zu Tage fördern. England gewinnt alljährlich für sich allein fast so viel als alle anderen Länder der Erde zusammen genommen, Deutschland wenigstens mehr als $^1/_6$ von der Kohlenproduktion der ganzen Erde. — Die Bedeutung der Kohle hat sich selbstverständlich gewaltig erhöht, seit im vorigen Jahrhundert die Dampfmaschine erfunden wurde. In den verschiedenen Industriezweigen, wie auch in dem Weltverkehr (durch Dampfschiffe und Eisenbahnen), bildet die Kohle durch jene Erfindung die wichtigste Kraftquelle, ohne die das ganze moderne Kulturleben wie insbesondere das moderne Verkehrsleben ganz unmöglich wäre.

Das Eisen ist in seinem Vorkommen zwar an keine bestimmte geologische Formation gebunden, und es findet sich als Raseneisenerz selbst in den jüngsten Erdschichten (im Alluvium), reichlich genug, aber die abbauwürdigsten Eisenerze (Magneteisenstein, Spateisenstein, Thoneisenstein, Brauneisenstein) sind in den älteren Gesteinsformationen (in den krystallinischen Gesteinen, im Silur, Devon, Karbon 2c.) enthalten. Die Gegenden, wo diese Schichten zu Tage treten, sind deswegen als die eigentlichen Eisengegenden

zu bezeichnen; so in Europa Skandinavien, Schottland, Wales, die Gegend am mittleren Rhein; in Amerika Kanada, die Alleghanies rc.

§ 83. Auch die anderen Metalle sind, da sie wohl ähnlich wie die vorzüglichsten Eisenerze metallischen Dämpfen aus dem feuerflüssigen Erdinnern ihre Entstehung danken, am reichsten in den ältesten Schichten der festen Erdrinde enthalten; so das Gold in den krystallinischen und silurischen Gesteinen, sowie in dem durch deren Zersetzung und Verwitterung entstandenen sogenannten Seifengebirge; so das Platin, Silber, Blei, Quecksilber, Zink, Zinn, Kupfer in denselben oder in den nächstjüngeren Formationen. Die reichsten Goldländer der Erde sind gegenwärtig Kalifornien, (Sierra Nevada rc.), Australien, Peru, Neu-Granada, Brasilien und Rußland (im Uralgebirge); die reichsten Silberländer Mexiko, Bolivia, Peru, Deutschland (Sachsen), Östreich-Ungarn und Kalifornien. Durch Quecksilberproduktion sind Kalifornien, Spanien, Östreich und Peru ausgezeichnet; durch Kupferproduktion Chile, die Vereinigten Staaten (am Oberen See), Südaustralien, England, (Cornwall und Anglesey), Spanien und Kuba; durch Zinnproduktion Banka, Billiton, Malakka, Cornwall und Sachsen; durch Zinkproduktion Schlesien, Belgien, Wales und Rheinland; durch Bleiproduktion Deutschland, (Rheinland, Schlesien, Hannover und Hessen-Nassau), die Vereinigten Staaten (Kolorado, das obere Missouri- und Mississippi-Gebiet), England, (Cumberland), Spanien rc. —

§ 84. Das Salz findet sich in den verschiedensten geologischen Formationen und wird teils bergmännisch (als Steinsalz), teils durch Verdampfung der aus der Erde quellenden Salzlösung (Soole) gewonnen. Entstanden sind die Steinsalzlager (denen auch die Salzquellen ihren Ursprung danken) höchstwahrscheinlich durch die Übersättigung salziger Binnenseen, wie wir sie beispielsweise heute in den südrussischen Steppen und auf dem Plateau von Utah finden. Als ganz besonders salzreiche Länder müssen die Vereinigten Staaten (New-York, Ohio rc.), Deutschland, (Staßfurt, Schwäbisch-Hall, Sperenberg rc.), Rußland (Uralgebirge, Astrachansche Seen und Eltonsee), Östreich-Ungarn und Spanien bezeichnet werden. —

Durch Salpeterproduktion sind ganz besonders die regenlosen Striche von Peru und Chile berühmt; daneben auch verschiedene Gegenden Ostindiens.

Das Petroleum (Steinöl), das sich im Laufe von 20 Jahren als Leuchtstoff die ganze Welt erobert hat, findet sich in der reichsten Menge in den alten Gesteinsformationen (im Silur, Devon und Karbon), die sich an dem Westrande der Alleghanies vom Eriesee bis nach Tennessee ziehen, ganz besonders aber in Westpennsylvanien. Von andern Ländern liefern beträchtliche Mengen dieses Produktes Rußland, Galizien und Birma. — Asphalt und Naphta sind dem Petroleum verwandte Stoffe, die besonders auf der Insel Trinidad und in Kaukasien (Baku rc.) gewonnen werden.

Gegenüber den angegebenen mineralischen Produkten wollen die Edelsteine trotz des großen Wertes, den sie haben, in dem gegenwärtigen Welthandel fast unbedeutend erscheinen. Dieselben finden sich ähnlich wie das Gold und Platin ganz besonders in dem Zersetzungsprodukte der krystallinischen und silurischen Schichtgesteine (im Seifengebirge). Die wichtigsten Dia-

mantenländer sind augenblicklich Südafrika, Brasilien, (Minas Geraes) und Ostindien.

§ 85. Kohlenfläche der wichtigsten Länder.

1. Nordamerik. Union .	500 000 qkm		6. Rußland	20 000 qkm
2. China	500 000 „		7. Deutschland	9 000 „
3. Australien	200 000 „		8. Frankreich	4 600 „
4. Ostindien	75 000 „		9. Belgien	2 300 „
5. Großbritannien . .	28 000 „			

Kohlenausbeute aller Länder der Erde.

Europa.

1. Großbritannien	137,000 000 Tonnen.	7. Spanien	700 000 Tonnen.
2. Deutschland .	51,000 000 „	8. Schweden . . .	100 000 „
3. Frankreich . .	17,000 000 „	9. Italien	100 000 „
4. Belgien . . .	14,000 000 „	10. Schweiz	20 000 „
5. Östreich-Ungarn	14,000 000 „	11. Portugal	12 000 „
6. Rußland . .	1,800 000 „		

Außereuropäische Erdteile.

1. Verein. Staaten v. Nordamerika	50,000 000 Tonnen.	6. Chile	400 000 Tonnen.
2. China	3,000 000 „	7. Japan	400 000 „
3. Neu-Süd-Wales	1,500 000 „	8. Asiatische Türkei .	100 000 „
4. Kanada . . .	850 000 „	9. Queensland . .	34 000 „
5. Britisch-Ostindien	500 000 „	10. Tasmanien . . .	8 000 „
		11. Andere Gebiete .	50 000 „

Kohlenkonsum der wichtigsten Länder (1877).

Großbritannien .	121,000 000 Tonnen.	Frankreich . . .	24,000 000 Tonnen.
Union	50,000 000 „	Östreich-Ungarn .	12,000 000 „
Deutschland . .	48,000 000 „	Belgien	10,000 000 „

§ 86. Roheisenproduktion (1878).

Europa.

1. Großbritannien mit Irland	128,000 000 Zollztr.	5. Rußland . . .	8,000 000 Zollztr.
2. Deutschland .	38,000 000 „	6. Östreich-Ungarn .	8,000 000 „
3. Frankreich . .	30,000 000 „	7. Schweden . . .	7,000 000 „
4. Belgien . . .	9,000 000 „	8. Spanien . . .	900 000 „
		9. Italien	500 000 „

Außereuropäische Länder.

1. Verein. Staaten v. Nordamerika	47,000 000 Zollztr.	3. Kanada	200 000 Zollztr.
2. Australien . .	300 000 „	4. Mexiko	150 000 „

§ 87. Edelmetallproduktion.

Name.	Silber in kg.	Gold in kg.	Gesamtwert in Mark.
1. Mexiko	76,000 000	265 000	14,500 000
2. Bolivia	38,000 000	294 000	7,600 000
3. Nordamerikanische Union . . .	5,250 000	2,000 000	6,600 000
4. Peru	31,000 000	1,200 000	6,000 000
5. Australien	—	1,800 000	5,000 000
6. Neugranada	—	1,200 000	3,400 000
7. Rußland	2,400 000	1,000 000	3,300 000
8. Brasilien	—	1,000 000	2,900 000
9. Östreich-Ungarn	7,800 000	460 000	2,700 000
10. Afrika	—	700 000	2,000 000
11. Deutschland	7,900 000	—	1,400 000
12. Andere Länder Europas . . .	7,400 000	—	1,300 000

4. Die industrielle Produktion.

§ 88. Die industrielle Produktion, die sich mit der Umgestaltung der Naturprodukte beschäftigt, ist mehr oder minder ebenfalls von der Natur der Erdräume und der dieselben bewohnenden Völker abhängig. Das Vorkommen oder der Mangel gewisser Naturprodukte und das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von Arbeitskräften sowie von guten Zugangs- und Abzugsstraßen ist für das Aufblühen der Industrie vor allen Dingen bedeutsam, außerdem aber selbstverständlich auch die natürliche Rassenbegabung der Völker. Kohle und Eisen vor allen Dingen haben sich dort, wo sie in reicherer Menge zu Tage gefördert werden, allenthalben als mächtige Hebel der Industrieproduktion bewährt (in Großbritannien, Deutschland, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Frankreich, Belgien 2c.). Andere Rohstoffe fallen durch ihre geographische Verteilung für die Industrie weniger in das Gewicht, da sie sich füglich nach solchen Orten, wo sie sich nicht finden, transportieren lassen. So erklärt sich z. B. die ungeheure Entfaltung der britischen Baumwollenindustrie. Auch die französische Seidenindustrie verarbeitet viel mehr importiertes als selbsterzeugtes Rohmaterial. Die hochentwickelte englische Holzindustrie wird fast ausschließlich durch die Zufuhr von Holz aus Brasilien, Westindien, Kanada, Norwegen 2c. ermöglicht, ist also auch in hervorragender Weise von den Zugangsstraßen des britischen Inselreiches abhängig. Die Schweizer Industrie wurde namentlich durch das Vorhandensein starker Wasserkräfte gefördert.

§ 89. Als Industrieländer höchsten Ranges — die ganz besonders durch das Maß der Dampfkraft, das sie im Dienste ihrer Industrie anwenden, zu beurteilen sind — müssen gelten: Die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Östreich-Ungarn und Belgien. Dieselben fallen auffälliger Weise sämtlich in die gemäßigte Zone und in das Gebiet der mittelländischen Menschenrasse.

Die wichtigsten Eisenindustrieländer sind Großbritannien, die Vereinigten Staaten, Deutschland, Frankreich, Östreich-Ungarn, Belgien und Schweden; die wichtigsten Baumwollenindustrieländer Großbritannien, die Vereinigten Staaten, Frankreich, Deutschland, Rußland, die Schweiz 2c.

Durch ihre Wollenindustrie zeichnen sich aus: Frankreich, Großbritannien, Rußland, Deutschland und Belgien; durch ihre Seidenindustrie Frankreich, Großbritannien, Italien, die Vereinigten Staaten, China, Japan, Indien ꝛc.; durch ihre Leinenindustrie Irland, Frankreich, Großbritannien, Östreich-Ungarn, Deutschland, Belgien und Rußland.

§ 90. Zur Charakteristik der wichtigsten Industrieländer.

Die Dampfmaschinen

1.	Der Nordamerikanischen Union	repräsentieren	7,500 000	Pferdekräfte.
2.	Des Britischen Reiches	„	7,000 000	„
3.	Des Deutschen Reiches	„	4,500 000	„
4.	Frankreichs	„	3,000 000	„
5.	Östreich-Ungarns	„	1,333 000	„
6.	Belgiens	„	540 000	„

Die Eisenindustrie.

Eisenbahnschienen wurden produciert (1879): In

1.	England	cirka	800 000	Tonnen.
2.	Deutschland	„	400 000	„
3.	Frankreich	„	275 000	„
4.	Östreich-Ungarn	„	250 000	„
5.	Belgien	„	150 000	„
6.	Rußland	„	150 000	„
7.	Schweden	„	150 000	„

Die Baumwollenindustrie.

Die Spindelzahl betrug (1877): In

1.	Großbritannien und Irland	ziemlich	40,000 000
2.	Den Vereinigten Staaten	„	10,000 000
3.	Frankreich	„	5,000 000
4.	Deutschland	„	5,000 000
5.	Rußland	„	2,500 000
6.	Schweiz	„	1,900 000
7.	Spanien	„	1,775 000
8.	Östreich-Ungarn	„	1,600 000
9.	Indien	„	1,250 000
10.	Italien	„	900 000
11.	Belgien	„	800 000
12.	Schweden und Norwegen	„	300 000
13.	Holland	„	250 000

Die Wollenindustrie.

Die Spindelzahl betrug (1875): In

1.	Großbritannien	5,350 000
2.	Frankreich	3,300 000
3.	Deutschland	1,650 000
4.	Östreich-Ungarn	650 000

Die Leinenindustrie.

Die Spindelzahl betrug (1874): In

1.	Irland	900 000
2.	Frankreich	620 000
3.	Großbritannien	580 000
4.	Östreich-Ungarn	415 000
5.	Deutschland	325 000
6.	Belgien	320 000
7.	Rußland	150 000

D. Das Handels- und Verkehrsleben auf dem Festlande.

§ 92. Der modernen Kulturentwickelung gemäß bilden die Länder der Erde bezüglich der Weltwirtschaft einen ungeheuren Organismus, dessen einzelne Glieder sich wechselseitig ergänzen. Durch die verschiedene Natur der Erdräume und durch die verschiedenen Eigenschaften ihrer Bewohner können die Erzeugnisse und Bedürfnisse des einen Erdraums niemals zugleich diejenigen des anderen sein. Je verschiedenartiger und zahlreicher aber die Erzeugnisse und Bedürfnisse zweier Völker sind, desto notwendiger wird zwischen ihnen der Ausgleich und die Ergänzung und der diesen Ausgleich bewirkende Handel.

Infolge der in den vorhergehenden Kapiteln in allgemeinen Zügen angedeuteten geographischen Verhältnisse finden wir auf der Erdoberfläche drei Gebiete maximaler Volksdichtigkeit: Europa, Indien und China (mit Japan), wo auf einem relativ geringen Raume nahezu $^3/_4$ der gesamten Bevölkerung der Erde zusammen gedrängt leben. Diese drei Gebiete sind zugleich Hauptherde einer hohen Kulturentwickelung, auf diese Weise aber selbstverständlich auch Hauptherde einer mannigfaltigen Produktion und Konsumtion. Ein viertes Gebiet, dasjenige der Nordamerikanischen Union, muß jenen drei zur Seite gestellt werden, da die Volksverdichtung daselbst in rapider Weise sich derjenigen Europas und Indien-Chinas nähert. Dies muß umsomehr geschehen, als die Erzeugnisse dieses Gebietes durch eine anderweit unerhörte Anwendung von Maschinenarbeit, und als die Bedürfnisse desselben durch die aus Europa dahin verpflanzte Civilisation überaus mannigfaltige und zahlreiche sind. Bemerkenswert ist es hierbei indessen, daß der Schwerpunkt der Produktion und Konsumtion dieses Gebietes zunächst in dem Osten desselben (also auf der atlantischen Seite) gelegen ist und daß dasselbe höchst wahrscheinlich immer auf dieser Seite liegen wird. (Vergl. Amerika.) Was China betrifft, so darf nicht vergessen werden, daß die Handelsbewegung dieses Staates noch eine viel bedeutendere sein würde, wenn das daselbst übliche Abschließungssystem vollkommen überwunden werden könnte.

Die bezeichneten vier Erdräume mit ihren Bevölkerungen nun sind es, die augenblicklich im Handels- und Verkehrsleben der Völker die bedeutendste Rolle spielen. Zwischen ihnen liegen also notwendigerweise auch die Welthandelsstraßen ersten Ranges.

§ 93. Soweit diese **Welthandelsstraßen** Seewege sind, sind dieselben unter dem Abschnitte „Ocean" besprochen worden, es ist dabei auch betont worden, daß augenblicklich die Seewege unter den Welthandelsstraßen

den Vorzug genießen. Auch die Landwege zwischen jenen Gebieten verdienen indessen unsere Beachtung, denn nur wenn diese Landwege den ihnen gebührenden Rang erhalten, ergänzen sich die einzelnen Glieder des Gesamtorganismus der Erdräume in der wirksamsten Weise.

Zwischen Europa und Indien und zwischen Europa und China, ebenso aber auch zwischen Indien und China ist der Landweg der gerade, also der kürzeste Weg, und schon deshalb verdient er auf seine Praktikabilität genau angesehen zu werden. Zwischen Nordamerika und Europa und ebenso zwischen Nordamerika und China-Indien ist dagegen zwar der Seeweg der gerade Weg, aber der Westen Nordamerikas hat nach Europa, und der Osten Nordamerikas hat nach Indien und China ebenfalls ein beträchtliches Stück geraden Landweg zur Verfügung.

Hieraus ergeben sich als Überlandrouten ersten Ranges:

1) Die Überlandroute von Europa nach Indien, durch Kleinasien, Persien und Afghanistan, oder durch Kleinasien und Mesopotamien führend (im letzteren Falle durch den Seeweg zu ergänzen).

2) Die Überlandroute von Europa nach China, durch Centralasien oder Süd-Sibirien.

3) Die Überlandroute von Indien nach China durch Assam und Jünnan.

4) Die Überlandroute von der atlantischen Küste Nordamerikas nach der pacifischen.

Von diesen vier großen Überlandrouten ist für den modernen Weltverkehr die praktikabelste und wichtigste — eine von den Hauptpulsadern des Weltverkehrs — die zuletztgenannte, da nur sie mit zusammenhängenden Schienenstraßen ausgestattet ist. Die übrigen drei Überlandrouten sind wenig begangene und durch die Dampfschiffahrt zur See mehr und mehr verödete Karawanenwege, die höchstens in Europa und Indien durch Schienenwege ergänzt werden. Daß dieselben trotz ihrer Kürze zunächst nicht im entferntesten den Seewegen zur Seite gestellt werden können, ist aus der Unsicherheit und Schwerfälligkeit des Karawanenverkehrs leicht begreiflich. Erst wenn zusammenhängende Schienenwege zwischen Europa und China, zwischen Europa und Indien und zwischen Indien und China hergestellt worden sein werden, was durch die geographischen Verhältnisse thunlicher erscheint als durch die ethnologischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, werden diese Überlandwege eine höhere Bedeutung in dem Verkehrsleben der Völker erlangen.

§ 94. Gegenüber den vier angegebenen Verkehrszielen spielen alle anderen infolge ihrer geringeren Bevölkerungszahl zunächst noch eine sekundäre Rolle. Australien scheint sich freilich sehr rasch eine höhere Bedeutung erringen zu wollen, und ebenso ist der Handel Südamerikas und Westindiens infolge der ungeheuren Produktionskraft und infolge der wirtschaftlichen Anlehnung an Europa ein sehr beträchtlicher. Es würde sich hieraus vor allen Dingen die Wichtigkeit der Herstellung von transkontinentalen Schienenwegen quer durch Australien (von Adelaide und Brisbane nach Port Darwin) und quer durch Südamerika (von Lima nach Para) ergeben. Der Bau beider Schienenstraßen hat in der That bereits begonnen, doch ist es nicht abzusehen, wann dieselben vollendet sein werden. Die Herstellung

der peruanischen Andenbahn, welche eines der größten technischen Kunstwerke bildet, und welche die schwindelnde Paßhöhe von 5357 m (bedeutender als die Gipfelhöhe des Montblanc!) überschreitet, hat die Finanzkraft des peruanischen Staates so vollkommen zerrüttet, daß auch ohne die Kriegswirren die Fortsetzung derselben nach Brasilien hin wohl unterblieben wäre.

Außer den angegebenen Überlandwegen haben noch eine höhere internationale und interkontinentale Bedeutung: Die Straße von Rußland durch Sibirien nach dem Stillen Oceane, die Straße von (dem eigentlichen) Kanada (Ottawa) nach Britisch-Kolumbia und die Straßen von Nordafrika nach dem Sudan, sowie von Ost- nach Westafrika. Diese Straßen entbehren natürlich noch vollständig die Ausstattung mit den modernen Verkehrsmitteln, und im günstigsten Falle sind es belebte Karawanenstraßen (Kameelkarawanen in Nord- und Ochsenkarawanen in Südafrika, Schlitten- und Kahnkarawanen in Sibirien und Kanada). Die Franzosen diskutieren gegenwärtig eifrig den Bau einer Eisenbahn von Algerien nach dem Niger (die französische Trans-Sahara-Bahn), die Kanadier die Herstellung einer kanadischen Pacificbahn, und die Russen haben den Bau einer sibirischen Eisenbahn zunächst bis nach Tjumen (am Tobol) beschlossen. Als ein verkleinertes Seitenstück zu der nordamerikanischen Pacificbahn darf hier auch die mittelamerikanische Panama-Bahn nicht vergessen werden. Derselben wird wahrscheinlich als künstlicher Seeweg der Panama-Kanal ergänzend zur Seite treten.

§ 95. Sowie die großen interkontinentalen und interoceanischen Überlandwege mit Eisenbahnen bisher nur in sehr unvollkommener Weise ausgestattet sind, so ist das auch der Fall bezüglich der Telegraphenlinien, wenn auch in beschränkterem Maße. Ein europäisch-indischer Überlandtelegraph, der bis zu dem persischen Hafen Buschir sogar durch eine doppelte Linie (über Konstantinopel-Bagdad und über Tiflis) vertreten ist, ist vorhanden; ebenso auch ein australischer Überlandtelegraph (von Port Darwin nach Melbourne seit 1872), der gewissermaßen die Fortsetzung des erstgenannten bildet. Ebenso giebt es bereits einen sibirischen Überlandtelegraphen (von Petersburg nach Wladiwostock), den man zugleich als russisch-chinesischen ansehen darf, da derselbe von Wladiwostock nach Japan sich in einer Kabelleitung fortsetzt. In Nordamerika besitzt man einen transkontinentalen Telegraphen, der den Pacificeisenbahnen entspricht, bereits seit dem Jahre 1862. Südamerika besitzt eine solche Telegraphenlinie, die die Anden übersteigt, nur in seiner schmäleren Südgegend (zwischen Chile und den Argentinischen Staaten). Afrika entbehrt einer quer durch den Kontinent gehenden Telegraphenleitung zunächst noch vollständig.

§ 96. Die gewaltigen Fortschritte, welche man in der Benutzung und Vervollkommnung der großen Weltverkehrsstraßen gemacht hat, und die Lebhaftigkeit, welche das Handels- und Verkehrsleben zu Wasser und zu Lande dadurch gewonnen hat, finden ihren Ausdruck und Wiederklang nicht nur in dem fast stetig steigenden Gesamtwerte der Einfuhren und Ausfuhren der verschiedenen Länder, sondern auch in der Verdichtung des Straßen-, Eisenbahnen-, Telegraphen- und Kanal-

netzes, mit dem sich die einzelnen Länder überziehen. Die Gesamtlänge der Eisenbahnlinien der Erde beträgt gegenwärtig 350 000 km, die Gesamtlänge der Telegraphenlinien aber gegen 750 000 km. Die Länge der Eisenbahn- und Telegraphenlinien, welche ein einzelner Erdraum — ein Erdteil oder ein Land — besitzt, darf als ziemlich sicherer Maßstab der Beurteilung benutzt werden, sowohl bezüglich der Bedeutung des betreffenden Erdraumes für den Handel und Verkehr, als auch bezüglich der Bedeutung desselben für die Civilisation. Bei weitem am vollkommensten entwickelt sind nun beide Arten von Verkehrslinien zunächst noch in Europa; Amerika aber, und namentlich Nordamerika, beginnt gegenwärtig sich in sehr rapider Weise einer ähnlichen Stufe von Vollkommenheit zu nähern, und es ist nicht im geringsten unmöglich, daß es in einer nicht zu fernen Zukunft Europa in der angegebenen Beziehung überflügeln wird.

Wenn man von der Art und Weise redet, wie der Welthandel und Weltverkehr allmählich die oceanischen und kontinentalen Räume gleicherweise umspannen gelernt hat, und wie sich der ganze Erdball mit einem dichter und dichter werdenden Netze von Verkehrslinien der verschiedenen Art umspinnt, so darf man schließlich auch den Weltpostverkehr, der sich als der vollkommenste Ausdruck des Weltverkehrs überhaupt alle die angegebenen Verkehrslinien und Verkehrsmittel dienstbar zu machen verstanden hat, nicht mit Stillschweigen übergehen. Der Weltpostverein, der von dem genialen Generalpostmeister des Deutschen Reiches ins Leben gerufen wurde, umschließt die civilisierten Nationen der Erde gegenwärtig wie ein geistiges Band, und fördert zwischen denselben in der hervorragendsten Weise allenthalben auf der Erde friedlichen Handel und Wandel. Selbstverständlich sind die Verkehrslinien ersten Ranges auch zugleich die wichtigsten Postlinien, und selbstverständlich ist die Lebhaftigkeit des Postverkehrs in einem Lande auch wieder ein Gradmesser der Lebhaftigkeit des Handels und Verkehrs sowie auch zugleich der Höhe der Civilisation.

Bezeichnender Weise werden z. B. in Großbritannien, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und in Deutschland verhältnismäßig die meisten, in der Türkei dagegen verhältnismäßig die wenigsten Briefe geschrieben.

§ 97. Die Eisenbahnen der Erde (1878).

Europa.

Name des Landes.	Länge in Kilometern	Kilometer auf 10000 Q.-Km.	Kilometer auf 10000 Einw.
1. Belgien	3 740	1 270	6,83
2. Großbritannien und Irland	27 898	886	8,08
3. Schweiz	2 526	620	9,04
4. Deutschland	31 628	586	7,40
[illegible] Niederlande	1 967	596	4,90
nach [illegible]nkreich	23 793	450	6,45
ergeben. [illegible]mark	1 450	380	7,47
[illegible]en	5 241	118	11,55
ist es nia[illegible]Ungarn	18 161	291	4,86

Name des Landes.	Länge in Kilometern	Kilometer auf 10000 Q.-Km.	Kilometer auf 10000 Einw.
10. Italien	8 304	280	2,94
11. Spanien	6 199	124	3,80
12. Norwegen	1 025	32	5,67
13. Portugal	1 079	120	2,50
14. Rumänien	1 241	98	2,30
15. Finnland	876	23	4,43
16. Rußland	21 874	44	3,03
17. Türkei	1 469	53	2,09
18. Griechenland	13	2,5	0,08
Europa	158 484	160	100

Amerika.

Name des Landes.	Länge in Kilometern	Kilometer auf 10000 Q.-Km.	Kilometer auf 10000 Einw.
1. Vereinigte Staaten	132 000	141	27,50
2. Chile	1 700	37	8,16
3. Kuba	640	54	4,57
4. Kanada	9 886	11,3	26,80
5. Uruguay	376	20,7	8,54
6. Argentina	2 317	11,1	12
7. Peru	1 852	14,2	6,85
8. Costarica	59	10,6	3,20
9. Jamaika	40	37	0,85
10. Honduras	90	7,4	2,56
11. Paraguay	72	4,9	3,26
12. Brasilien	2 753	3,3	2,72
13. Kolumbia	103	1,2	0,34
14. Britisch-Guyana	34	1,4	1,68
15. Mexiko	767	4,0	0,82
16. Bolivia	130	1,0	0,65
17. Venezuela	113	1,0	0,63
18. Ekuador	41	0,6	0,47
Amerika	152 644	—	—

Asien.

Name des Landes.	Länge in Kilometern	Kilometer auf 10000 Q.-Km.	Kilometer auf 10000 Einw.
1. Britisch-Ostindien	13 221	1,2	0,34
2. Ceylon	175	27,3	0,57
3. Java	371	19	0,14
4. Kleinasien	394	5,3	0,39
5. Japan	109	2,7	0,03
6. China	9	—	—
Asien	14 279	—	—

Australien.

Name des Landes.	Länge in Kilometern	Kilometer auf 10000 Q.-Km.	Kilometer auf 10000 Einw.
1. Neu-Seeland	1 535	56,8	37,30
2. Viktoria	1 528	66,9	
3. Tasmanien	277	40,7	
4. Neu-Süd-Wales	1 035	13,0	

Name des Landes.	Länge in Kilometern	Kilometer auf 10000 Q.-Km.	Kilometer auf 10000 Einw.
5. Süd-Australien	528	5,4	22,27
6. Tahiti	4	38,0	2,90
7. Queensland	574	3,3	28,70
8. West-Australien	109	0,4	39,00
Australien	5 590	—	—

Afrika.

Name des Landes.	Länge in Kilometern	Kilometer auf 10000 Q.-Km.	Kilometer auf 10000 Einw.
1. Mauritius	106	553	3,34
2. Algerien	1 008	31,7	3,50
3. Kapland	650	12,5	9,00
4. Ägypten	1 494	14,6	2,70
5. Tunis	60	5,0	0,30
6. Natal	8	1,6	0,25
Afrika	3 826	—	—

§ 98. Der Telegraphenverkehr (1878).

Europa.

Länder.	Länge der Linien in Kilometern.	Zahl der aufgegebenen Depeschen.
1. Rußland	75 000	5,200 000
2. Deutschland	60 000	11,200 000
3. Frankreich	59 000	12,300 000
4. Großbritannien und Irland	41 000	23,400 000
5. Östreich-Ungarn	36 000	6,800 000
6. Türkei	25 000	1,200 000
7. Italien	24 000	4,900 000
8. Spanien	15 000	1,700 000
9. Schweden	8 300	800 000
10. Norwegen	7 600	600 000
11. Schweiz	6 500	1,900 000
12. Belgien	5 200	2,300 000
13. Rumänien	4 800	700 000
14. Portugal	3 700	320 000
15. Niederlande	3 600	2,000 000
16. Dänemark	3 400	500 000
17. Griechenland	3 000	300 000
18. Serbien	1 500	170 000
19. Montenegro	340	?
Europa (cirka)	385 000	76,000 000

Amerika.

Länder.	Länge der Linien in Kilometern.	Zahl der aufgegebenen Depeschen.
[illegible]inigte Staaten	152 000	23,000 000
[illegible]a	18 000	1,100 000
[illegible]	13 000	?
[illegible]	9 000	500 000

Länder.	Länge der Linien in Kilometern.	Zahl der aufgegebenen Depeschen.
5. Chile	7 000	140 000
6. Brasilien	7 000	120 000
7. Kolumbia	3 000	120 000
8. Peru	2 600	125 000
9. Uruguay	2 000	40 000
10. Guatemala	1 700	?
11. Honduras	800	?
12. Bolivia	760	?
13. Costarica	350	?
14. Ekuador	340	?
15. Paraguay	70	?
Amerika	220 000	25,000 000

Asien.

1. Britisch-Ostindien	29 000	1,400 000
2. Rußland	14 000	?
3. Japan	5 800	1,000 000
4. Niederländisch-Indien	5 600	400 000
5. Persien	5 200	500 000
Asien	59 600	3,300 000

Australien.

1. Neu-Süd-Wales	10 000	1,000 000
2. Queensland	8 000	500 000
3. Süd-Australien	6 500	400 000
4. Neu-Seeland	5 300	1,200 000
5. Viktoria	4 600	900 000
6. West-Australien	2 500	?
7. Tasmanien	1 200	80 000
8. Sandwich-Inseln	64	?
Australien	38 000	4,000 000

Afrika.

1. Ägypten	8 600	600 000
2. Algerien	5 400	624 000 (2. und 3. zusammen)
3. Tunis	960	
4. Kapland	200	?
Afrika	15 000	1,250 000

§ 99. Briefpostverkehr der wichtigsten Länder.

Europa.	Briefe und Postkarten.	Postsendungen überhaupt.
1. Großbritannien und Irland	1200,000 000	1500,000 000
2. Deutschland	650,000 000	1200,000 000
3. Frankreich	480,000 000	960,000 000
4. Östreich-Ungarn	300,000 000	440,000 000
5. Italien	170,000 000	316,000 000
6. Rußland	90,000 000	172,000 000
7. Belgien	68,000 000	160,000 000
8. Spanien	80,000 000	124,000 000
9. Schweiz	57,000 000	123,000 000
10. Niederlande	59,000 000	102,000 000
11. Schweden	31,000 000	56,000 000
12. Dänemark	18,000 000	43,000 000
13. Portugal	14,000 000	23,000 000
14. Norwegen	11,000 000	20,000 000
15. Rumänien	9,000 000	13,000 000
16. Griechenland	2,700 000	4,600 000
17. Türkei	2,400 000	3,750 000
Europa	3260,000 000	5285,000 000

Außereuropäische Länder.

Land	Briefe und Postkarten.	Postsendungen überhaupt.
1. Vereinigte Staaten v. Nordamerika	1100,000 000	1200,000 000
2. Britisch-Ostindien	113,000 000	125,000 000
3. Kanada	47,000 000	69,000 000
4. Viktoria	21,000 000	40,000 000
5. Japan	25,000 000	38,000 000
6. Neu-Süd-Wales	18,000 000	27,000 000

§ 100. Die Handelsbewegung der verschiedenen Staaten der Erde (1878).

In Millionen Mark.

Europa.

Länder.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesamter Außenhandel.
1. Großbritannien mit Irland	7400	4900	12 300
2. Deutschland	3700	2900	6 600
3. Frankreich	3350	2550	5 900
4. Rußland	1900	2000	3 900
5. Östreich-Ungarn	1100	1300	2 400
6. Niederlande	1350	950	2 300
7. Belgien	1200	900	2 100
8. Italien	900	800	1 700
9. Türkei	400	400	800
10. Spanien	400	400	800
11. Schweden	300	200	500
12. Dänemark	200	150	350

Länder.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesamter Außenhandel.
13. Norwegen	150	100	250
14. Portugal	150	100	250
15. Rumänien	80	120	200
16. Griechenland	80	50	130
17. Serbien	26	27	53
Summa (cirka)	22 000	18 000	40 000
Amerika.			
1. Vereinigte Staaten	1 950	2 850	4 700
2. Brasilien	360	460	820
3. Kanada	450	350	800
4. Kuba	120	290	410
5. Argentina	175	150	325
6. Peru	100	160	260
7. Mexiko	120	130	250
8. Chile	120	120	240
9. Britisch-Westindien	110	120	230
10. Uruguay	60	70	130
11. Venezuela	60	65	125
12. Central-Amerika	45	75	120
13. Britisch-Guyana	45	60	105
14. Französisch-Westindien	50	50	100
15. Portoriko	60	36	96
16. Kolumbia	35	45	80
17. Haïti	32	32	64
18. Bolivia	20	22	42
19. Ecuador	17	19	36
20. San Domingo	7	6	13
21. Niederländisch-Guyana	6	7	13
22. Französisch-Guyana	6	5	11
23. Bermudas	5,5	1,5	7
24. Britisch-Honduras	3,5	2,5	6
Summa	3 900	5 100	9 000
Asien.			
1. Britisch-Ostindien	730	1 170	1 900
2. China	425	400	825
3. Niederländisch-Ostindien	190	350	540
4. Straits-Settlements	260	245	505
5. Japan	135	105	240
6. Ceylon	120	115	235
7. Französisch-Cochinchina	55	100	155
8. Russisch-Asien	66	22	88
9. Siam	24	38	62
10. Persien	22	11	33
11. Französisch-Ostindien	7	15	22
12. Labuan	3	3	6
Summa	2 000	2 600	4 600

Australien.

Länder.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesamter Außenhandel.
1. Victoria	330	300	630
2. Neu-Süd-Wales	290	260	550
3. Neu-Seeland	140	125	265
4. Süd-Australien	90	90	180
5. Queensland	80	90	170
6. Tasmanien	26	28	54
7. Sandwich-Inseln	13	14	27
8. West-Australien	7	7	14
9. Neu-Kaledonien	7	3	10
10. Tahiti	3	3	6
Summe	1000	900	1900

Afrika.

Länder.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Gesamter Außenhandel.
1. Ägypten	95	265	360
2. Algier	175	105	280
3. Kapland	110	75	185
4. Mauritius	46	84	130
5. Marokko	25	24	49
6. Réunion	20	25	45
7. Natal	23	14	37
8. Lagos (Guinea)	12	15	27
9. Französisch-Senegambien	8	11	19
10. Zansibar	9	8	17
11. Tunis	6,5	8,5	15
12. Tripolis	6	9	15
13. Goldküste	6,5	7,5	14
14. Sierra Leone	6,5	7	13,5
15. Portugisisch-Afrika	7	5	12
16. St. Helena	3	2	5
17. Mayotte und Nossibé	1,7	2,3	4
18. Gambien	1,8	1,7	3,5
Summa	560	670	1230

Spezieller Teil.

I. Europa.

A. Allgemeines über Europa.

1. Die Natur des Erdteils.

Die Grenzen.

§ 101. Der physikalischen Geographie ist Europa kein selbständiger Erdteil, sondern nur die westliche Fortsetzung Asiens. Eine Reihe von hervorstechenden physikalisch-geographischen Charaktereigentümlichkeiten, sowie seine exceptionelle Bedeutung für die Kulturentwickelung der Menschheit rechtfertigen es indeß, wenn man an dem althergebrachten Gebrauche, ihn als besonderen Erdteil zu betrachten, festhält. Insbesondere hat der Kaufmann allen Grund, dem europäischen Erdraume als dem Brennpunkte des modernen Handels- und Verkehrslebens eine gesonderte Betrachtung zu widmen.

Die Grenze gegen Asien verlegt man, sobald man Europa als geographisches Einzelwesen gelten läßt, am besten an den Ostfuß des Uralgebirges und an den Nordfuß des Kaukasus, so daß also der Ural als ein europäisches, der Kaukasus aber als ein asiatisches Gebirge angesehen wird. Diese Grenzlinie entspricht der Uferlinie eines verschwundenen Meeres, das bis in die spätere Tertiärzeit vom Schwarzen Meere zum Kaspischen See und von da zum Nördlichen Eismeere reichte, und von dem der Kaspische See ebenso wie die zahllosen kleineren Salzseen und Salzsümpfe der pontisch-kaspischen Steppe die Überreste sind. Im Süden, Westen und Norden sind die Grenzen des Erdteils durch bergetiefe Meeresräume (durch den Pontus, das Mittelmeer, den Atlantischen Ocean und das Nördliche Eismeer) gegenwärtig bestimmt genug gegeben. Die Inselgruppen in diesen Meeren, welche Europa näher liegen als einem anderen Erdteile, welche nur durch geringe Meerestiefen von ihm getrennt sind, und welche eine ähnliche Pflanzen- und Tierwelt beherbergen wie er, sind zumeist nur losgerissene Bruchstücke von Europa, liegen also innerhalb seiner natürlichen Grenzlinie; so vor allen Dingen

Sicilien, Sardinien, Korsika, die Balearen und Pityusen und die britischen und dänischen Inseln. Die Inseln des griechischen Archipels, sowie Island sind höchstwahrscheinlich die Überreste einer ehemaligen Landbrücke von Europa nach Asien und Nordamerika. Von den erstgenannten rechnet man die sogenannten Cykladen zu Europa, die Sporaden aber zu Asien; bezüglich Islands dagegen ist es infolge seiner kulturhistorischen Beziehungen zu Europa üblich, es als einen Teil Europas zu betrachten. Nowaja Semlja würde als eine Fortsetzung des Uralgebirges zu Europa zu rechnen sein.

Die Lage.

§ 102. 1) Die Astronomische Lage. Der südlichste Teil Europas ist das Kap Tarifa in Spanien (36° nördl. Br.), der nördlichste das Nordkap auf der norwegischen Insel Magerö (71° 12′ nördl. Br.) und der westlichste das Kap Roca nördlich von Lissabon (8° 9′ östl. L. von Ferro). Im Osten steht der östlichste russisch-sibirische Grenzpfahl etwa unter 83° östl. L. — Besonders der Umstand, daß Europa mit seinem südlichsten Vorgebirge noch über 500 M. von dem Aequator, mit seinem nördlichsten Vorgebirge aber auch noch nahe an 300 M. von dem Nordpole entfernt bleibt, ist als ein überaus günstiger für den Erdteil anzusehen. Könnte Europa aus dieser seiner Mittellage zwischen dem Nordpol und dem Äquator herausgerückt werden — was durch eine starke Schwankung der irdischen Rotationsachse wohl möglich wäre — so würde sein Klima und seine Bodenproduktion, damit zugleich aber natürlich auch seine Rolle im Handels- und Verkehrsleben der Menschheit und seine gesamte Kultur sich total verändern. Die gegenwärtige astronomische Lage des Erdteils macht zwar das üppige Tier- und Pflanzenleben der Tropen in demselben zur Unmöglichkeit, sie begünstigt aber immerhin noch eine reichliche Produktion aus diesen beiden Naturreichen, und vor allen Dingen gedeiht durch sie in Europa die menschliche Arbeit — die physische wie die geistige — damit zugleich aber die Hauptquelle der menschlichen Gütererzeugung und der menschlichen Kultur.

2) Die physikalisch-geographische Lage. Die Lage Europas zwischen den Land- und Meeresräumen der Erdoberfläche ist ebenfalls für seine Konsumtions- und Produktionsverhältnisse, sowie für sein Verkehrsleben eine außerordentlich bedeutungsvolle und günstige. Der Umstand, daß Europa im Osten den asiatischen Riesenerdteil und im Süden den großen afrikanischen Erdteil, im Westen dagegen den Atlantischen Ocean, und erst jenseits desselben Amerika zu seinen Nachbarn hat, trägt sehr viel dazu bei, Europa vor allen Dingen zu dem in klimatischer Beziehung begünstigtsten unter allen Erdräumen zu machen. Die nahe Nachbarschaft Afrikas und insbesondere der Wüste Sahara — des heißesten unter allen Erdräumen — sowie diejenige Asiens erhöht sehr bedeutend die Wirkung der sommerlichen Sonnenbestrahlung (Große Landräume wirken als gute Wärmeleiter!), die Nachbarschaft des stark durchwärmten nordatlantischen Oceans aber mildert in nicht minder beträchtlicher Weise die winterliche Kälte, so daß Europa also sowohl wärmere Sommer, als auch wärmere Winter

hat, als sie ihm seiner Polhöhe nach zukommen würden. — Die mit Wasserdunst reich beladenen Winde vom Atlantischen Oceane bringen außerdem dem europäischen Erdteile auch noch einen zur Befruchtung seines Bodens und zur Speisung seiner Flüsse genügenden Betrag von feuchten Niederschlägen, während die trockenen Winde aus Asien dafür sorgen, daß auf den Regen auch bald wieder Sonnenschein und Trockenheit folgt. Das häufige schlechte Wetter, das eine Hauptursache des europäischen Produktenreichtums und der enropäischen Kulturblüte ist, ist ein Geschenk des Atlantischen Oceans, die sonnigen Sommertage, die dem europäischen Landmanne wie dem europäischen Obstzüchter und Winzer die Früchte reifen und glücklich einbringen lassen, sind dagegen ebenso wie die kalten, klaren Wintertage, die die Nerven des Europäers stärken und seine geistige Spannkraft erhöhen, ein Geschenk Asiens.

Die Lage inmitten der drei anderen Haupterdteile (Asien, Afrika und Amerika) und die verhältnismäßig geringe Entfernung von denselben (Vergl. die Kapitel über den Atlantischen Ocean und das Mittelmeer § 4 nnd § 17) muß notwendiger Weise dem europäischen Handels- und Verkehrsleben im höchsten Maße zu gute kommen. Karl Ritter sagt in dieser Beziehung vortrefflich: „Das gesamte trockene Land des Planeten liegt vorherrschend auf der Nordosthalbe der Erdkugel zusammengedrängt. In dieser zusammengedrängten Masse bildet Europa die Mitte: es ist der umgebene Erdteil, die andern sind die umgebenden — es ist daher der centrale Erdteil. Von Asien, Afrika, Amerika ist Europa gänzlich umgeben mit einem Minimum scheidender Meere. Durch den merkwürdigen Ring von Kontinenten eingefaßt, sollte Europa allen gleich nahe stehen, allen gleich verwandt werden, mit allen in Wechselwirkung, in Austausch und Verkehr treten können. So gleicht Europas Stellung der Lage des Fruchtbodens in der Mitte der Blume, zu dem alle Saftgefäße leiten, zu dem der ganze reiche Blätterschmuck mitgehört. Der Fruchtknoten kann allein den Samen des ganzen Gewächses zur Reife bringen." —

Sieht man von dem unbedeutendsten Erdraume — von Australien und Polynesien — ab, so lebt der europäische Kaufmann in dem Mittelpunkte der bewohnten Erde, also zweifellos in der besten Geschäftslage für den Welthandel, sobald nicht etwa irgend welche anderen Umstände die Vorteile der centralen Lage illusorisch machen. London, Liverpool, Hamburg, Bremen, Antwerpen, Rotterdam ꝛc. liegen in dem Centrum der von 1400 Millionen Menschen bewohnten Landhalbkugel, San Franzisko, Valparaiso, Rio Janeiro, Kapstadt, Kalkutta, Hongkong, Shanghai, Yokohama dagegen liegen in der Peripherie derselben. Von den genannten europäischen Handelsmetropolen aus hat man also bis zu jedem beliebigen Produktions- oder Konsumtionsgebiete der Landhalbkugel höchstens den Radius derselben zu durchlaufen, von den genannten amerikanischen, afrikanischen und asiatischen Weltmärkten aus dagegen eine mehr oder minder große Sehne, die den Radius in der Regel an Länge sehr bedeutend übertrifft. Dieser Umstand ist für das merkantile Übergewicht Europas über die anderen Erdteile ebenso bedeutsam wie für das politische. Das politische und wirtschaftliche Übergewicht der Hauptstädte zahlreicher Staaten ist ja ebenfalls durch deren centrale Lage innerhalb des staatlichen Territoriums vielfach in hervorragender Weise mitbedingt.

Bei der Würdigung der Vorteile, welche die centrale Lage des Erdteils für den Handel und Verkehr der Europäer mit sich bringt, darf indessen nicht vergessen werden, daß in dem gegenwärtigen Stadium der Entwickelung der Verkehrsmittel die Seewege vor den Landwegen vielfach entschieden den Vorzug verdienen. Peking z. B. ist von Hamburg aus auf dem Seewege bequemer, schneller und sicherer zu erreichen, als auf dem vierfach kürzeren geraden Landwege. Erst wenn das Eisenbahnnetz der bewohnten Erde zur vollen, idealen Entwickelung gelangt wäre, und nur wenn die Eisenbahnen lernen könnten, eben so billig zu arbeiten, wie die Dampfschiffe, dann würden jene Vorteile der Lage zur vollen praktischen Geltung kommen.

Außerdem ist übrigens auch noch zu bedenken, daß die dem europäischen Erdteile zunächst gelegenen Erdräume Afrikas und Asiens nichts weniger als Produktions- und Konsumtionsgebiete hohen Ranges sind. Die Sahara, die centralasiatischen Steppen und Sibirien bereiten durch ihre ganze Natur dem freien Weltverkehre weit mehr Hindernisse, als sie ihm Vorteile gewähren.

Größe.

§ 103. Die Fläche des europäischen Erdteils mißt etwa 9,750 000 qkm oder 180 000 Q.M. und erscheint als unbedeutend, sobald man sie mit derjenigen der anderen Erdteile vergleicht. Von der Fläche Asiens beträgt sie noch nicht $^1/_4$, von der trockenen Erdoberfläche wenig mehr als $^1/_{14}$, von der Gesamtoberfläche der Erde sogar nur etwa $^1/_{50}$. — Stattlicher freilich erscheint Europa, wenn man es als eine große Menschen- und Völkervereinigung auffaßt. Da gegenwärtig etwa 320 Millionen Menschen — d. i. ziemlich $^1/_4$ der gesamten Menschheit — auf seiner Fläche hausen, so muß es ohne Zweifel schon durch diesen Umstand als eins der wichtigsten Konsumtions- und Produktionsgebiete der Erde erscheinen. Dadurch, daß es aber unter den Erdteilen die größte Bevölkerungsdichtigkeit aufweist (ziemlich 1800 auf eine Q.M., während in Asien nur etwa 1000, in Afrika noch nicht 400, in Amerika etwa 140 und in Australien nur 24 auf eine Q.M. kommen), verrät es uns diesen seinen hohen Rang als Konsumtions- und Produktionsgebiet noch deutlicher. Die maximale Bevölkerungsdichtigkeit geht ja in der Regel Hand in Hand mit einer maximalen Entwickelung der Kulturleistungen und der Kulturbedürfnisse. Daß auch selbst Indien und China, die doch eine noch größere Bevölkerungsdichtigkeit aufweisen als Europa, in der angegebenen Beziehung hinter Europa zurückstehen, erklärt sich aus anderen Gründen, die an anderer Stelle bedacht werden sollen. (Vergl. die Kapitel über Indien und China.)

Küstenentwickelung.

§ 104. Während man durch die horizontale Grundge-
[illegible]t der anderen Erdteile unwillkürlich an geometrische

Figuren erinnert wird, denkt man bei derjengen Europas weit eher an das Bild eines Organismus, so daß das Spiel eines alten Geographen, der den Erdteil als eine sitzende Jungfrau darstellte, also einen tiefen Sinn hat. Die Gliederung Europas durch weit in sein Inneres eingreifende Meeresteile ist eine so reiche, daß die Halbinseln und Inseln nahezu 3,300 000 qkm oder 60 000 Q.M., also fast ¹/₃ seiner gesamten Fläche einnehmen, während für die — vorwiegend im Osten liegende — Rumpfmasse nur cirka 6 600 000 qkm oder 120 000 Q.M., also etwa ²/₃ übrig bleiben. Am stärksten ist die horizontale Gliederung des Erdteils auf seiner Süd- und Westseite, wo durch das Eingreifen des Meeres vor allen Dingen die großen Halbinseln: Balkanhalbinsel, Apenninhalbinsel, Pyrenäenhalbinsel, Jütland, Skandinavien sowie die britischen und dänischen Inseln von dem Rumpfe mehr oder minder vollständig losgetrennt erscheinen — fast alle wieder reich in sich gegliedert, und alle ohne Ausnahme geräumig und reich genug, um selbständige Staats- und Wirtschaftsgebiete bilden zu können, die durch ihr wechselseitiges Ergänzungsbedürfnis notwendigerweise in einen regen Verkehr mit einander treten mußten. Bezüglich der Handels- und Verkehrsbewegung des Erdteils sind jene großen Landglieder übrigens auch zugleich mit Armen zu vergleichen, die in das Meer hinaus den fremden Erdteilen entgegengestreckt werden, um in wirksamerer Weise Gaben an sie zu spenden und Gaben von ihnen zu empfangen. Das gilt von der Balkanhalbinsel gegenüber Asien, von Italien und der Pyrenäenhalbinsel gegenüber Afrika, von der Pyrenäenhalbinsel, sowie von den britischen Inseln und von Skandinavien gegenüber den verschiedenen Teilen Amerikas. — Die aus der starken Gliederung resultierende gewaltige Küstenlänge (27 000 km), die bedeutender ist als bei dem drei mal größeren Afrika, begünstigt nicht nur in hohem Maße das Gewerbe der Küsten- und Seefischerei, sie erzeugt auch zugleich ein zahlreiches und tüchtiges Seemannsgeschlecht, das ein Hauptinstrument zur Entfaltung der Handels- und Kulturmacht des Erdteils bilden muß.

Bodenbildung.

§ 105. Wie der Wechsel zwischen Festem und Flüssigem, so ist auch der Wechsel zwischen Gebirgsland und Tiefland in Europa ein ungemein mannigfaltiger und reicher. Das Gebirgsland — „eine minutiöse Faltung, Zertrümmerung und Wiederverkettung der Erdschichten“ — liegt vorwiegend in dem auch horizontal reicher gegliederten Süd- und Westeuropa und nimmt (so wie die Halbinsel- und Inselglieder) etwa ¹/₃ von Europa ein. Das Tiefland mit seiner flächenhaften Entwickelung aller der Schichtgesteine, die es zusammensetzen, breitet sich dagegen vorzugsweise in Osteuropa aus und erstreckt sich ungefähr über ²/₃ des Erdteils (6,600 000 qkm oder 120 000 Q.M.). Auch die Bodenbildung trägt auf diese Weise dazu bei, die natürlichen Wirtschaftsgebiete im Westen von Europa viel mannigfaltiger zu gestalten als im Osten. Die

Gegenden mit ganz verschiedenen Produktionsbedingungen (Bergbaudistrikte, Ackerbaudistrikte, Waldgegenden ꝛc.) sind zwar in Westeuropa durch Bergketten strenger von einander getrennt als in Osteuropa, aber sie liegen daselbst zugleich auch viel näher bei einander, und dadurch ist gleichzeitig die leichtere Möglichkeit und der stärkere Impuls einer wechselseitigen Ergänzung und eines regen Handels- und Verkehrslebens zwischen den verschiedenen Gebieten gegeben.

§ 106. Was die europäischen Gebirge selbst betrifft, so muß vor allen Dingen deren vorherrschende Streichungsrichtung als eine ungemein günstige für die Produktionsverhältnisse des Erdteils bezeichnet werden. Zahlreiche europäische Hauptgebirge streichen in ähnlicher Richtung wie die Alpen, also von Südwest nach Nordost (alpin), so vor allen Dingen die skandinavischen und britischen, sowie ein Teil der deutschen, französischen, spanischen und ungarischen Gebirge. Die meisten anderen Hauptgebirge aber haben die sogenannte hercynische Richtung, die mit der alpinen ungefähr einen rechten Winkel bildet, so die Pyrenäen, der Apennin, zahlreiche deutsche Gebirge (Harz, Thüringerwald, Böhmerwald und Sudeten), der Karpatenwald und die meisten Gebirge der Balkanhalbinsel. Eine gewaltige Gebirgskette von rein meridionaler Rechtung findet sich nur im äußersten Osten des Weltteils, nämlich der Ural, im Westen und im Innern Europas sind solche Ketten selten und obendrein von geringer Erhebung und Längserstreckung (das Forez- und Lyonnaisgebirge, die Vogesen und der Schwarzwald). Durch diese Richtung der Gebirge ist den beiden vorherrschenden Luftströmungen — dem trockenen Passatwinde aus dem Osten und dem Antipassatwinde aus dem Westen — das denkbar freieste Spiel über dem ganzen Erdteile gestattet. Der Osten von Europa empfängt infolge dessen im allgemeinen noch einen genügenden Betrag von Feuchtigkeit, während sich der Westen des Erdteils ebenso noch einer großen Zahl von trockenen Tagen mit klarem Himmel zu erfreuen hat.. Wenn sich schon bei der wirklichen Gestaltung des europäischen Reliefs Irland und Schottland über ein Übermaß von Regen, die Länder am Kaspisee und Pontus dagegen über ein Übermaß von Sonnenschein zu beklagen haben, so würde dies in noch weit empfindlicherer Weise der Fall sein, wenn eine mächtige Meridionalkette Ost- und Westeuropa von einander schiede.

§ 107. Wie die Streichungsverhältnisse, so sind auch die Höhenverhältnisse der europäischen Gebirge für die Produktion und den Verkehr des Erdteils überaus günstige. Die europäischen Gebirge sind hoch genug, um einen sehr beträchtlichen Einfluß auf das Klima und die Bewässerung der umliegenden Landschaften ausüben zu können, sie sind aber im allgemeinen auch reich genug an Thälern und Pässen, um dem menschlichen Verkehre einen verhältnismäßig bequemen Übergang zu gestatten.

Am beachtenswertesten sind in dieser Hinsicht die Alpen, die in jeder Beziehung das europäische Hauptgebirge bilden. Durch ihre Kamm- und Gipfelhöhe, die im Montblanc bis zu 4810 m aufsteigt, haben dieselben besonders in ihren westlichen Teilen einen sehr bedeutenden Reichtum an Niederschlägen, der sich in der Gestalt von ausgedehnten Schnee- und Firnfeldern, sowie von Gletschern aufspeichert, und der dadurch verschiedenen europäischen Hauptflüssen eine ungeheure Menge nie versagender Quellen bereitet.

Es ist mithin von hoher wirtschaftlicher Wichtigkeit, daß die Alpen eine stark entwickelte Schnee- und Gletscherregion besitzen.

Trotz der sehr beträchtlichen Höhe ihrer Hauptgipfel und Hauptkämme sind aber in den Alpen überall verhältnismäßig sehr niedrige Pässe vorhanden, und die Schartung des Gebirges ist eine so starke, daß es dem europäischen Verkehre im Grunde genommen nur geringe Schwierigkeiten bereitet. Die Pässe in den West- und Mittelalpen übersteigen nur selten die Höhe von 2500 m, diejenigen in den Ostalpen erreichen im Durchschnitt nicht einmal die Höhe von 2000 m. Verschiedene Hauptpässe, wie die über den Col die Tenda (1877 m), den Mont Genèvre (1865 m), den Mont Cenis (2066 m), den Kleinen St. Bernhard (2157 m), den Simplon (2010 m), den St. Gotthard (2092 m), den Splügen (2117 m), den Brenner (1350 m), den Radstädter Tauern (1675 m), den Semmering (992 m) bleiben hinter der Durchschnittshöhe noch sehr wesentlich zurück. Obwohl von viel geringerer Kamm- und Gipfelhöhe (Pic Nethou 3402 m) setzen die Pyrenäen dem Verkehre zwischen Spanien und Frankreich durch ihre schwache Schartung größere Hindernisse in den Weg als die Alpen.

Alle übrigen Gebirge des europäischen Erdteils sind durch tief einschneidende Längs- und Querthäler sowie durch von allen Seiten in sie eingreifende Ebenen so reich in sich gegliedert, daß sie als Verkehrshindernisse nur in beschränktem Maße empfunden werden. Dagegen tragen sie sehr viel dazu bei, den verschiedenen Territorien eine große Mannigfaltigkeit der Produktion zu gestatten: hier Bergbau, dort Viehzucht, hier Waldkultur, dort Weinbau 2c. Besonders geben sie den Flüssen reiche Wasserfülle und Wasserkraft zur Unterstützung der verschiedensten Industriezweige wie auch zur Förderung des Handels und Verkehrs (der Schiffahrt, Flößerei 2c.). Am meisten gilt dies infolge der klimatischen Verhältnisse von den nordeuropäischen Gebirgen.

§ 108. Die europäischen Tiefländer zeigen an ihrer Oberfläche zumeist mächtige Schichten lockeren Bodens, die sich zum Ackerbau oder zur Waldkultur mehr oder minder gut eignen. Die jungen, mit verwesten Pflanzenstoffen reich versetzten Ablagerungen, die man in Rußland als Tschernosem (Schwarze Erde) bezeichnet, die aber auch in anderen Teilen Europas vorkommen (in Rumänien, Baiern 2c.), haben für die Ackerkultur einen unschätzbaren Wert; ähnlich auch die sogenannten Lößablagerungen, der lehm- und thonhaltige Boden an den Flüssen, der Schlickboden an den Meeresküsten 2c. Die geringste Qualität hat der Boden dort, wo er vorherrschend oder ganz aus diluvialem Sand zusammengesetzt ist (wie in gewissen Teilen Norddeutschlands, Ungarns und Nordrußlands) oder wo erratische Geschiebe (große und kleine Steine) seine Bearbeitung erschweren. Indeß entbehrt er doch auch dann in Europa keineswegs aller produktiven Kraft, da er in diesem Falle wenigstens noch die Forstkultur fast allenthalben zuläßt. Die Sumpfstrecken Europas dürften fast ohne Ausnahme durch künstliche Entwässerung zu beseitigen sein und dann vielleicht einen ähnlichen hohen Ertrag geben, wie die obengenannte schwarze Erde.

Klima.

§ 109. Im allgemeinen darf man das europäische Klima als gemäßigt bezeichnen, indessen zeigt dasselbe in seinem Süden einen ganz anderen Charakter als in seinem Norden, in seinem Westen einen ganz anderen Charakter als in seinem Osten. Der Süden von Europa — das Gebiet des Mittelmeers — fällt während des Sommers in das Bereich der Herrschaft des Passatwindes, ist also vor allen Dingen durch trockene Sommer ausgezeichnet, so daß er zu der subtropischen Zone zu rechnen ist. Die Winter dieser europäischen Zone sind durch den alsdann vorherrschenden Antipassat feucht und zugleich mild, am mildesten aber natürlich dort, wo der Atlantische Ocean mit seinem mächtig wärmenden Einflusse am nächsten ist. Die Julitemperatur von Lissabon beträgt z. B. 22° C., die von Athen 28°; die Januartemperatur des erstgenannten Ortes dagegen 10°, die von Athen 8°. Der trockene Sommer macht selbstverständlich für den Bau der Kulturgewächse an den meisten Orten künstliche Bewässerung nötig, eine Manipulation, die in Südeuropa in der Regel durch das von den Arabern eingeführte Schöpfrad bewirkt wird. — Der Norden von Europa hat Regen zu allen Jahreszeiten, der aber in Ost- und Mitteleuropa am reichlichsten im Sommer, in Westeuropa dagegen am reichlichsten im Herbste fällt. Da die Westwinde die Regenwinde für Europa sind, so nehmen die Niederschläge im allgemeinen von Westen nach Osten ab. Infolge des starken Wechsels der Bodengestalt sind jedoch zahlreiche Ausnahmen von dieser Regel zu konstatieren. Der meiste Regen fällt an den Gebirgsküsten von Schottland, Irland und Norwegen, sowie in den Alpen und Westpyrenäen, der wenigste dagegen im Südosten von Rußland. — Die Wintertemperaturen sinken in Nordeuropa am stärksten nach Osten zu, so daß z. B. Edinburgh einen Januar von + 2°, Moskau einen solchen von — 11° hat, obgleich die beiden Orte unter derselben geographischen Breite (56° n. Br.) gelegen sind. Selbst Hammerfest hat einen viel milderen Winter (Januar — 5°) als Moskau. — Die Sommertemperaturen werden niedriger nach Westen zu (Moskau 19°, Edinburgh 15°), da der Atlantische Ocean während des Sommers kühlt; vor allen Dingen aber nach Norden zu (Leipzig 18°, Hammerfest 11°). Man könnte füglich in Europa vier klimatische Regionen unterscheiden: Die Mittelmeerzone, mit heißen trockenen Sommern und milden feuchten Wintern; die pontische Zone mit heißen trockenen Sommern und kalten, schneereichen Wintern; die nordeuropäische Zone mit Regen zu allen Jahreszeiten, mit ziemlich warmen Sommern und mehr oder minder strengen Wintern; die nordosteuropäische (arktische) Zone mit langen strengen Wintern und kurzen kühlen Sommern.

Diese Gegensätze des europäischen Klimas sprechen sich sehr deutlich aus in der Pflanzenwelt wie in dem Charakter der Ströme und der Häfen.

Die Ströme.

§ 110. Die Ströme Europas können sich an Größe und Wasserfülle zwar nicht im entferntesten mit den Riesenströmen der anderen Erdteile messen, aber dieselben zeigen ganz besonders in ihrer Verteilung und in ihrer Lauf-

richtung Eigenschaften, die dem europäischen Handel und Verkehr außerordentlich günstig sind. Vor allen Dingen ist hierbei an den Ursprung der europäischen Hauptströme auf zwei verschiedenen Quellencentren und an ihren radienartigen Lauf nach den verschiedenen europäischen Meeren zu denken. Die Rhone, die Loire, die Seine, der Rhein, die Weser, die Elbe, die Oder, die Weichsel, der Dnjester, die Donau und der Po haben ihre Quellen teils in dem innnersten Kerne des Alpengebirges, teils auf den eng an die Alpen angeschlossenen französischen, deutschen und ungarischen Gebirgen, und von dieser Quellengegend fließen sie nach den verschiedensten Himmelsrichtungen, um teils in das westliche Becken des Mittelmeers, teils in den offenen Atlantischen Ocean, teils in den Kanal, teils in die Nordsee, teils in die Ostsee, teils in den Pontus and teils in das östliche Becken des Mittelmeeres zu münden. Sowohl durch die mehr oder minder günstig gestalteten Thäler der genannten Flüsse, ols auch durch die mehr oder minder schiffbaren Wasserläufe derselben, ist die westliche Hälfte von Europa also bis in das innerste Herz hinein von allen Weltgegenden her leicht zugänglich, und die Bewegnng des Verkehrslebens ist auf diese Weise eine ungemein freie. Das westeuropäische Flußnetz vervollständigt gewissermaßen die reiche horizontale Gliederung Europas bis hinein in den westeuropäischen Gebirgskern, auch selbst von dort noch bedeutende Gütermassen für den Weltverkehr empfangend und auch selbst dorthin noch bedeutende Gütermassen tragend. Ganz ähnlich verhält es sich aber auch mit den osteuropäischen Strömen, so daß das ungegliederte Osteuropa durch sein Stromnetz eine Art von Ersatz erhält für die mangelhafte Ausstattung mit tief in das Land eindringenden Meereseinschnitten. Der Njemen, die Düna, die Newa (der Wolchow-Lowat), die Dwina-Suchona, die Wolga, der Don und der Dnjepr haben ihre Hauptquellen sämtlich auf jenem nordwestrussischen Plateau, das in der Waldai-Höhe seinen Gipfelpunkt erreicht. Von dort fließen sie ähnlich wie die westeuropäischen Ströme nach allen Weltgegenden, der Njemen, die Düna und die Newa zur Ostsee, die Dwina (-Suchona) zum Nördlichen Eismeere, die Wolga zum Kaspischen See und der Don nebst dem Dnjepr zum Schwarzen Meere. Soweit die genannten Meere Osteuropa überhaupt dem Weltverkehre erschließen, soweit finden sie also ebenfalls sämtlich ihre natürlichen Fortsetzungen bis in die innersten Gegenden des Landes hinein. — In verkleinertem Maßstabe zeigen die von dem Rumpfe des Erdteils abgetrennten Glieder eine ähnliche harmonische Verteilung ihrer fließenden Gewässer.

Aus dem Gesagten ergiebt sich von selbst, daß eine künstliche Verbindung der europäischen Meere unter einander in mannigfaltigster Weise leicht möglich ist. Das Mittelländische Meer konnte mit dem Atlantischen Oceane sowie mit dem Kanal und der Nordsee, das Schwarze Meer mit der Nordsee und der Ostsee, der Kaspische See mit der Ostsee und dem Nördlichen Eismeere, die Ostsee endlich mit der Nordsee quer über Land durch Wasserwege (Flüsse und Kanäle) in Berührung und Beziehung gebracht werden.

§ 111. Die östlichen Ströme Europas unterscheiden sich im allgemeinen durch ein schwaches Gefäll vorteilhaft vor den westeuropäischen, indeß

wird ihre Bedeutung für das Verkehrsleben durch das lange Wintereis und die mit den Eisgängen verbundenen Erscheinungen erheblich gemindert. Einzelne, wie z. B. der Dnjepr, besitzen übrigens trotz ihres ruhigen Charakters gefährliche Stromschnellen.

Die bedeutendsten Schiffahrtsströme Europas sind:

	Lauflänge	Stromgebiet
Die Wolga	3800 km	1,500 000 qkm
„ Donau	2600 „	800 000 „
Der Dnjepr	2000 „	450 000 „
„ Don	1700 „	400 000 „
Die Petschora	1500 „	300 000 „
Der Ural	1500 „	250 000 „
Die Dwina	1350 „	300 000 „
Der Rhein	1200 „	220 000 „
Die Elbe	1100 „	140 000 „
„ Loire	1000 „	120 000 „
„ Weichsel	900 „	150 000 „
„ Oder	850 „	120 000 „
„ Rhone	800 „	100 000 „
„ Seine	750 „	80 000 „
„ Themse	300 „	14 000 „

Etwa 1/6 der europäischen Fläche (1,600 000 qkm) sendet sein fließendes Wasser dem abgeschlossenen Kaspischen Meere zu, das die Straße in außerordentlich unproduktive Gegenden bildet, etwa 1/5 (2,000 000 qkm) dem besser gelegenen Schwarzen Meere, nicht ganz 1/10 (reichlich 900 000 qkm) dem noch wichtigeren Mittelmeere, etwa 1/5 (ziemlich 2,000 000 qkm) dem wichtigsten Weltmeere, dem Atlantischen Oceane mit der Nordsee, etwa 1/6 (1,600 000 qkm) der Ostsee und etwa 1/7 (1,300 000 qkm) dem Nördlichen Eismeere zu.

---

2. Die Bevölkerung Europas.

§ 112. Wie für das gesamte Kulturleben des Erdteils, so ist es selbstverständlich auch für seine Handels- und Verkehrsverhältnisse von höchstem Belang, daß Europa zum allergrößten Teile von jener Menschenrasse bewohnt ist, die man in physischer wie in geistiger Beziehung als die begabteste unter allen Rassen bezeichnen muß. Es ist die mittelländische (oder kaukasische) Rasse, der von der Gesamtzahl der Bewohner Europas etwa 300 Millionen (also fast 95 %) angehören. Daß diese Rasse, deren hohe Fähigkeiten sich schon in der edlen Gesichts- und Schädelbildung kundgeben, weit besser als jede andere dazu geeignet sein mußte, die Gunst der geographischen Lage und Natur des europäischen Erdteils auszunutzen und zur Geltung zu bringen, kann nicht zweifelhaft sein. Umgekehrt darf freilich auch nicht geleugnet werden, daß ein guter Teil der geistigen und körperlichen Fähigkeiten der mittelländischen Rasse erst durch die geographische Gunst des europäischen Erdteils entwickelt worden ist. Das letztere wird sehr deutlich, sobald man die verschiedenen Volksstämme und Völker, welche zur mittel-

ländischen Rasse gehören, und welche im allgemeinen auf denselben Grundstock zurückzuführen sind, unter einander vergleicht.

Die romanischen Völkerschaften, die den Südwesten des Erdteils (Italien, Spanien, Portugal, Frankreich, außerdem aber auch Rumänien und einen Teil von Belgien und der Schweiz) einnehmen, und die nahezu eine Zahl von 100 Millionen repräsentieren, sind bezüglich der Sprache und des Nationalcharakters, sowie bezüglich ihrer wirtschaftlichen Leistungen sehr beträchtlich von den übrigen Stämmen unterschieden. Die natürliche Lebhaftigkeit und Leidenschaftlichkeit, welche den romanischen Völkern eigen ist, hat sich von jeher auch in beständigen politischen Parteiungen und Kämpfen kundgegeben, und vor allen Dingen durch die inneren politischen Wirren ist die wirtschaftliche Entwickelung der romanischen Staaten zum Teil bedeutend zurückgeblieben. Da die Romanen vorwiegend der römisch-katholischen Kirche angehören, so wurde übrigens auch das Überwuchern des geistlichen Elementes (in den geistlichen Orden, in den Kirchen- und Klostergütern, in den Protestanten- und Judenverfolgungen ꝛc.) ein Hemmnis der höheren wirtschaftlichen Blüte. In den Gewerben wie in den Künsten zeichnen sich die romanischen Völker durch einen feinen Geschmack aus (z. B. in der französischen und italienischen Luxusindustrie). Zu einem Kulturvolke höchsten Ranges, das durch seine Leistungen in der modernen Weltindustrie ebenso ausgezeichnet ist wie durch seine Pflege der Künste und Wissenschaften, haben sich unter ihnen vorzugsweise die Franzosen emporgeschwungen. Die Lage und die Natur ihres Territoriums, die an Gunst derjenigen Großbritanniens und Deutschlands vielfach gleichkommt, ist ihnen dabei offenbar förderlicher gewesen als den Italienern und Spaniern.

Die germanischen Völker, die durch die Zahl (reichlich 100 Millionen) den romanischen das Gleichgewicht halten, und die den Nordwesten Europas einnehmen, zeigen in ihrem Charakter eine größere Ruhe, Beharrlichkeit und Ausdauer. Infolge dessen ist ihre wirtschaftliche Entwickelung ebenfalls wesentlich ruhiger vor sich gegangen, und den modernen Kulturleistungen haben sie sich am meisten gewachsen gezeigt. Die germanischen Völker sind sämtlich Kulturvölker oberſten Ranges, und ganz besonders die Deutschen und Engländer zeichnen sich durch eine ungemeine Universalität ihres Schaffens aus. Was ihnen in der Industriethätigkeit an natürlichem Geschmack abgeht, ersetzen sie zum Teil durch Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit, sowie durch Erfindungsgeist. Die durch Selbstbeherrschung gezügelte Freiheit des Individuums gelangte bei ihnen im Denken und Glauben — die Germanen sind größtenteils Protestanten — wie im praktischen Handel und Wandel am vollkommensten zur Geltung, und außer der Gunst ihrer Territorien danken die germanischen Völker diesem Umstande ganz wesentlich ihre großen Leistungen in der Weltwirtschaft und Kultur.

Die Slaven, die etwa 90 Millionen zählen, und die den Osten Europas (Rußland, Östreich-Ungarn und die Balkanhalbinsel) bevölkern, haben ihre Charaktereigenschaften der modernen Kultur gegenüber nur in sehr beschränkter Weise zur Geltung bringen können. Unglückliche soziale Zustände und namentlich der Jahrhunderte lange Druck der Leibeigenschaft, der bis in die neueste Zeit auf der Mehrzahl lastete, haben zunächst eine Reihe von Eigenschaften in den betreffenden Völkern zu den vorherrschenden gemacht, die auf

die wirtschaftlichen Verhältnisse sehr ungünstig einwirken mußten. Indolenz, Arbeitsscheu, Unehrlichkeit und Trunksucht machen einen großen Teil des wohlbegabten Stammes zu höheren Kulturleistungen zunächst noch unfähig, umsomehr, als das autokratische Regiment in Rußland ebenso wie dasjenige in der Türkei selten die rechten Mittel anwandte, um die slavischen Völker sittlich und geistig zu heben. Auch in den Herrschenden mußte die Leibeigenschaft notwendigerweise eine Reihe von sehr üblen Eigenschaften (Härte, Genußsucht ꝛc.) großziehen.

Gegenüber den drei genannten Hauptstämmen Europas spielen alle anderen nur eine Nebenrolle; so die Griechen, die durch ihren Sinn für schöne Farben und Formen, wie durch ihren Parteienhader von alten Zeiten her sich den Romanen am verwandtesten gezeigt haben, und deren im Altertume so imposante Kultur außerdem auch durch die Fremdherrschaft der Türken hintenan gehalten wurde; so die Kelten auf den britischen Inseln und in der Bretagne, die Größeres nur dort geleistet haben, wo sie sich mit dem Germanen- oder Romanentume verschmolzen haben; so auch die Litauer, die in ihren natürlichen Eigenschaften den Übergang von den Germanen zu den Slaven bilden, und die im Begriffe sind, teils in dem Germanen-, teils in dem Slaventume aufzugehen. Die Juden (cirka 5 Mill.) sind durch die historischen Verhältnisse vorwiegend in den Handelsstand gedrängt worden und haben durch dieselben Verhältnisse eine Reihe von Sondereigentümlichkeiten erhalten und entwickelt, die die Mehrzahl derselben noch immer sehr merklich von den Völkern, in deren Mitte sie wohnen, unterscheiden. Am zahlreichsten finden sie sich in den Ländern der ehemaligen polnischen Krone. In Westeuropa, wo sie in weniger kompakten Massen bei einander wohnen, sind sie fast vollkommen in den umgebenden Völkern untergegangen.

Die mongolischen Stämme, die in Osteuropa eingedrungen sind, repräsentieren nur eine Zahl von etwa 16 Millionen. Dieselben verharren zum Teil noch auf der niederen Kulturstufe von Hirten-, Jäger- und Fischervölkern, zum Teil haben sie sich aber durch den Einfluß der eingedrungenen germanischen Elemente auf die höhere Kulturstufe von Ackerbauvölkern emporgeschwungen. In die erste Klasse gehören vor allen Dingen die Lappen und Samojeden des europäischen Nordens, sowie die Wogulen, Sirjänen, Baschkiren, Kalmücken und Kirghisen des europäischen Ostens — alle übrigens im Begriffe, mit dem Russentum verschmolzen zu werden. Der zweiten Klasse sind namentlich die von Schweden her civilisierten Finnen und die von Deutschland her civilisierten Magyaren zuzurechnen. Die Tataren, welche einst die Oberherren des russischen Territoriums waren, haben in Rußland eine wirtschaftliche Bedeutung namentlich als zuverlässige Kaufleute. Die Türken, welche auf der Balkanhalbinsel die Herrscher waren, haben durch ihre Indolenz einen sehr verderblichen Einfluß auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der südosteuropäischen Länder ausgeübt. Die muhamedanische Religion hat sich ganz besonders in ihnen als ein der Kultur im allgemeinen und dem Handel und Verkehr im speciellen feindliches Prinzip geltend gemacht.

Andere weniger bedeutsame Stämme sollen bei den einzelnen europäischen Staaten Erwähnung finden.

---

3. Die Produktionsverhältnisse Europas.

Die Pflanzenwelt.

§ 113. Die Pflanzenwelt Europas ist trotz des kleinen Raumes, den der Weltteil einnimmt, eine außerordentlich mannigfaltige zu nennen, da von den 24 natürlichen Vegetationsgebieten der Erde (Vergl. § 60 ff.) vier in Europa vertreten sind. Ganz besonders reich ist die Produktion des nordeuropäischen Waldgebietes, das durch das Wirken der Bewohner Europas allerdings unter den Vegetationsgebieten der Erde fast die vollkommenste Umgestaltung erfahren hat. Das Waldkleid, das ganz Nordeuropa in den vorhistorischen Zeiten höchstwahrscheinlich ebenso dicht bedeckte wie heute etwa Sibirien und Kanada, ist in den meisten Gegenden stark gelichtet und durch ein Pflanzenkleid aus Getreide- und Futtergräsern, aus Weinreben, Obstbäumen und anderen Kulturgewächsen ersetzt worden. Am dichtesten ist der Wald gegenwärtig noch in Nord- und Osteuropa (bis 40 % der Landfläche bedeckend), so daß also Rußland, Schweden und Norwegen bezüglich der Forstproduktion unter den Staaten Europas obenan stehen. Eine mittlere Dichtigkeit hat der Wald in den mitteleuropäischen Staaten Deutschland und Östreich-Ungarn (25, resp. 29 % der Landfläche), in denen deshalb die Forstproduktion ebenfalls noch eine beträchtliche ist. Weit dünner ist er in Westeuropa, ganz besonders auf den britischen Inseln (2,5 %), so daß also diese Länder vor allen Dingen ihren Holzbedarf in hervorragender Weise durch Zufuhren aus den nordost- und mitteleuropäischen Ländern und aus den außereuropäischen Waldländern zu decken haben. Die Bäume, welche den nordeuropäischen Wald zusammensetzen, wechseln in den verschiedenen Gegenden mit der Bodenbildung und mit dem Klima. Während in dem Südwesten des Gebietes (in Frankreich und den anstoßenden Gebieten) der Walnußbaum und die edle Kastanie noch als Waldbäume vorkommen, und während in dem ganzen Süden (in Frankreich, Deutschland, Östreich-Ungarn, Mittelrußland, Südskandinavien) die Baumarten noch sehr mannigfaltige sind (Eichen, Buchen, Linden, Eschen, Edeltannen, Fichten, Kiefern ꝛc.), so wird der Wald im Norden und Nordosten allmählich sehr arm an Arten, im wesentlichen nur noch aus Birken, Fichten, Kiefern und Wachholder bestehend. Die Eiche geht nur bis in die Gegend von Drontheim und St. Petersburg. Der Getreidebau, sowie der Bau von anderen Ackerprodukten (von Kartoffeln, Rüben, Flachs, Hanf, Hopfen [bis 60° n. Br.] Futterkräutern ꝛc.), hat in Europa mit der fortschreitenden Kultur immer größere Gebiete gewonnen, und vor allen Dingen zeichnen sich verschiedene Teile des großen nordeuropäischen Tieflandes hinsichtlich dieser Feldfrüchte durch reiche Erträge aus (Rußland, Rumänien, Ungarn, Deutschland, Frankreich ꝛc.). Der Mais gewährt gute Ernten nur im Süden des Gebietes (in Frankreich, Süddeutschland, Östreich-Ungarn und Südrußland). Der Weizen ist am verbreitetsten im Süden und Westen, erreicht seine Polargrenze aber erst mit der Eiche, so daß er also nur in Nordskandinavien und Nordrußland nicht mehr gedeiht. Der Roggen ist in der nordöstlichen Hälfte des Gebietes das Hauptgetreide und findet sich in Skandinavien und Finn-

land noch bis zum Polarkreise, in Rußland bis in die Gegend von Archangelsk. Der Gerstenbau reicht bis zum Altenfjord in Norwegen und bis zum Polarkreise in Rußland. Die besten Stein- und Kernobstgegenden fallen zusammen mit dem Gebiete der Weizenkultur, so daß also Frankreich, die Schweiz, Östreich-Ungarn, die Länder der Balkanhalbinsel und zum Teil Deutschland durch die Kultur dieser Gewächse besonders ausgezeichnet sind. Dieselben Gegenden sind zum Teil auch durch Weinbau berühmt, namentlich Frankreich und Östreich-Ungarn; der Weinstock erreicht aber seine Polargrenze bereits in einer Linie, die von Lüttich über Köln, Potsdam und Posen nach dem unteren Dnjepr führt. In der kleineren Nordhälfte des Gebietes findet sich nur Beerenobst. Der Tabak wird in dem größeren Teile des Gebietes ebenfalls noch mit Erfolg kultuviert. Vorzüglicher Wiesenwuchs findet sich vor allen Dingen in den nordwestlichen Gegenden, weil dieselben den reichsten Betrag von Niederschlag empfangen (Irland, Großbritannien, Nordfrankreich, Holland, Nordwestdeutschland, Dänemark &c.).

Das südeuropäische oder das Mittelmeergebiet ist ebenfalls durch eine reiche Produktion aus dem Pflanzenreiche ausgezeichnet. Dasselbe hat aber ähnlich wie das nordeuropäische Vegetationsgebiet durch den Menschen ebenfalls eine sehr bedeutende Umgestaltung erlitten, und die allerwichtigsten südeuropäischen Nutzgewächse sind durch das Thun des Menschen erst in Südeuropa eingewandert; so der Weinstock, der unter dem blauen Sommerhimmel und unter den heißen Sonnenstrahlen der Mittelmeerländer ein besonders feuriges und zuckerstoffreiches Getränk (die spanischen, italienischen und griechischen Weine) liefert; so die Olive, die jetzt daselbst eine der wichtigsten Früchte geworden ist; so die Feige, die Mandel, die Pfirsiche, die Aprikose, die Kastanie, der Granatapfel &c. Die Orangen und Citronen kamen sogar erst in dem Mittelalter nach den europäischen Mittelmeerländern, jetzt spielen sie aber vor allen Dingen im Süden des Gebietes eine hervorragende Rolle; ähnlich auch der Maulbeerbaum, an den sich die südeuropäische Seidenraupenzucht knüpft. Erst nach dem Zeitalter der Entdeckungen und zum Teil in der allerneuesten Zeit sind zu den genannten Früchten noch die Agave, das Zuckerrohr, die Baumwollenstaude, der Mais und der Reis gekommen. Während die erstgenannten Kulturpflanzen Südeuropas sämtlich aus dem Orient (besonders aus Persien und Kleinasien) stammen, stammen die letztgenannten teilweise aus Amerika. Die Dattelpalme findet sich in den begünstigtsten Strichen nur zur Wedel-, nicht zur Fruchterzeugung. Unter den anderen Gewächsen würde namentlich noch die spanische Korkeiche, deren Borke den Kork liefert, Erwähnung verdienen, ebenso auch der Lorbeer seines Blattes wegen. Der Wald ist in Südeuropa — teilweise zum Nachteile für die Bewässerung und für die übrige Pflanzenwelt — im allgemeinen viel stärker gelichtet als in Nordeuropa, und daher ist die Forstproduktion in den betreffenden Ländern nur eine geringe. Die von den Gebirgen her reicher bewässerten Ebenen erzeugen außer den oben genannten Kulturgewächsen und außer den nordeuropäischen Getreidearten (besonders Weizen und Gerste) noch Reis, Hirse, Sorgho und allerlei Hülsenfrüchte. Der Wiesenwuchs ist beträchtlicher nur in den Gebirgen und in den feuchteren Flußniederungen, damit hat aber die Viehzucht in Südeuropa viel weniger günstige Bedingungen als

in Nordeuropa. Von wirtschaftlicher Bedeutung sind schließlich in Südeuropa namentlich noch die Parfümeriepflanzen (Lippenblütler, Verbenen, Jasmin, Veilchen, Rosen ꝛc.), die zwar auch in Nordeuropa gedeihen, die aber in Südeuropa einen bedeutenderen Betrag aromatischer Stoffe liefern.

Der europäische Anteil an dem Steppengebiete Euro-Asiens ist arm an pflanzlichen Produkten und während des Frühsommers nur der russischen Viehzucht günstig. In den Flußniederungen des Dnjestr, Dnjepr, Don und der Wolga, und in Gegenden, die sich künstlich bewässern lassen, ist der Getreide- und Obstbau ganz gut möglich, was namentlich die Menoniten-Kolonien von Südrußland beweisen.

Der europäische Anteil an der arktischen Tundra ist das produktionsloseste Gebiet Europas.

Die Tierwelt Europas.

§ 114. Die Tierwelt Europas ist sowohl hinsichtlich der Nahrungsversorgung als auch hinsichtlich der Rohstofferzeugung von hervorragender Bedeutung fast nur durch die Haustiere. An Haustieren ist Europa aber vorläufig noch der reichste unter allen Erdteilen, wie es ja auch wahrscheinlich ist, daß die meisten Haustiere erst in Europa von dem Menschen gezähmt worden sind. Die Pferdezucht ist am bedeutendsten in den weiten und an Graswuchs reichen Tiefländern von Nord- und Osteuropa (Rußland, Ungarn, Norddeutschland, Nordfrankreich, Ostengland und Dänemark). Die Rinderzucht blüht in denselben Gegenden, außerdem aber auch in den anstoßenden Gebirgsländern, ganz besonders in der Schweiz, in Östreich ꝛc. Die Auerochsen, welche als die hauptsächlichste Stammrasse des europäischen Hausrindes anzusehen sind, finden sich wild nur noch in der Bialowitscher Heide (in Russisch-Litauen). In den südeuropäischen Ländern ist die Zucht der Pferde und Rinder in Folge des Wiesenmangels, sowie in Folge der gebirgigen Bodengestalt nicht so bedeutend, dagegen haben daselbst die Maultiere und Esel eine größere Verbreitung. Die Schafzucht ist in den verschiedenen Gegenden Europas weit gleichmäßiger verbreitet, da das Schaf sowohl bezüglich der Nahrung als auch bezüglich des Klimas ein minder anspruchsvolles Thier ist. Durch vorzügliche Wollschafe sind besonders Deutschland (Schlesien) und Spanien, durch vorzügliche Fleischschafe Großbritannien berühmt. Die Ziegen sind am zahlreichsten in den südlichen Gebirgsländern. Das Schwein, dessen wilde Stammrasse sich in Europa noch hie und da findet, ist verhältnismäßig gleichförmig über den ganzen Erdteil verbreitet. In Frankreich, Belgien und England hat die Kaninchenzucht eine gewisse Bedeutung für die europäische Fleischversorgung erlangt. Im äußersten Norden von Europa ist die Rentierzucht bemerkenswert, da sie allein die Existenz der nordischen Nomadenvölker ermöglicht.

Von den wild lebenden Tieren haben für Fleisch- und Rohstoffproduktion die Hasen, Rehe und Hirsche eine allgemeinere Bedeutung. Das Elentier findet sich nur noch im Norden und Nordosten, und ebendaselbst auch die sogenannten Pelztiere. Von letzteren ist nur noch der Dachs, der Fuchs, das Wiesel, der Iltis, der Baum- und Steinmarder in dem ganzen Gebiete vorhanden.

Die Honigbiene ist über den größten Teil Europas, die Seidenraupe nur über Südeuropa verbreitet.

Die Mineralproduktion.

§ 114. Die Mineralproduktion Europas erstreckt sich in viel geringerem Maße auf edle Metalle, als auf Eisen, Kohlen und Salze. Hinsichtlich der Gewinnung dieser Mineralien aber stehen die europäischen Länder in vorderster Reihe, und die Produktion der übrigen Weltteile ist gegenüber derjenigen Europas geringfügig zu nennen. Neben der sonstigen geographischen Gunst, deren sich Europa erfreut, ist auch dieser Umstand von höchstem Belang für die politische und kommerzielle Vorherrschaft des kleinen Erdteils.

Bezüglich der Ausdehnung seiner Kohlenfläche, sowie bezüglich der Zahl und Ergiebigkeit seiner Kohlengruben steht Großbritannien unter den europäischen Staaten bei weitem obenan, und es fördert für sich allein viel mehr von dem wichtigen Brennstoffe zu Tage, als alle anderen europäischen Staaten zusammengenommen. Am nächsten kommt ihm Deutschland, das für sich allein wieder reichlich so viel liefert, als alle anderen kontinentalen Staaten Europas zusammen. Frankreich und Belgien folgen in dritter Reihe, etwa ein Drittel der deutschen Ausbeute liefernd, Österreich-Ungarn in vierter Linie. Rußland und Spanien besitzen zwar eine beträchtliche Kohlenfläche, beuten dieselbe aber zunächst noch in sehr geringem Maße aus. Dänemark und Skandinavien sowie auch Italien sind durch ihren geologischen Bau zur Kohlenarmut verurteilt.

Eisen findet sich in vorzüglichster Güte in Skandinavien (Magneteisenerz), infolge natürlicher Schwierigkeiten werden die Lagerstätten aber daselbst in viel geringerem Maße ausgebeutet, wie in Großbritannien, in Deutschland, in Frankreich und in Belgien, wo sich in den alten Formationen ebenfalls Eisenerze von guter Qualität finden. Mit Rußland und Östreich-Ungarn hält Schweden hinsichtlich der Eisenproduktion eher gleichen Schritt.

Steinsalz fördern unter den Staaten Europas namentlich Deutschland, Rußland und Östreich-Ungarn. Gold gewinnt man nur in Rußland und Östreich-Ungarn, Silber außer in Deutschland, Östreich-Ungarn und Rußland auch noch in anderen europäischen Staaten. Durch Kupfer- und Bleiproduktion sind Großbritannien, Spanien und Deutschland, durch Zinnproduktion England und Deutschland, durch Zinkproduktion England, Deutschland und Belgien, durch Quecksilberproduktion Spanien und Östreich ausgezeichnet.

Die industrielle Produktion Europas.

§ 115. In keinem Erdteile hat der Mensch sich in einem so hohen Grade zum Herren der Natur gemacht wie in Europa, und in keinem Erdteile hat er es wie in Europa verstanden, die Rohstoffe, welche ihm die Natur liefert, umzugestalten und in Kunstprodukte zu verwandeln. Da die natürliche Produktion ebenso wie die sonstigen geographischen Verhältnisse (namentlich die Abzugsstraßen und die Bevölkerungsverhältnisse) in Nordwest- und Central-Europa der Entwickelung von Weltindustriezweigen am günstigsten

sind, so zeichnen sich aber vor allen Dingen Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Belgien und die Schweiz als Industrieländer ersten Ranges aus und namentlich die Gewebs- und Maschinenindustriezweige stehen in diesen Ländern auf einer außerordentlich hohen Entwickelungsstufe. Frankreich hat insbesondere auch die Luxus- und Modewaaren-Industrie einer hohen Vollendung entgegengeführt. Großbritannien dagegen überragt alle Staaten der Erde vor allen Dingen durch seine Baumwollenindustrie. Den genannten Staaten gegenüber sind die südeuropäischen Staaten, namentlich Italien und Spanien, von der hohen Stufe, die sie bezüglich der Industrie vor dem Zeitalter der Dampfmaschine einnahmen, herunter gesunken. Auch die türkischen Länder, die einst durch Teppich- und Waffenfabrikation berühmt waren, bestehen nicht mehr die europäische Konkurrenz. Die Industrien Ost- und Nordeuropas arbeiten zumeist nur für den einheimischen Bedarf, und nur in einzelnen Zweigen wirken sie über beschränkte Gebiete hinaus (die russischen Tula-Waaren, die schwedischen Zündhölzer 2c.). Im allgemeinen sind die hierher gehörigen Länder nur durch Rohproduktion ausgezeichnet (Rußland durch Getreide, Schweden durch Eisen, Norwegen durch Holz 2c.).

4. Die Handels- und Verkehrsverhältnisse.

§ 116. Die statistischen Erhebungen über den Außenhandel der verschiedenen europäischen Staaten, der Postverkehr derselben, die Dichtigkeit ihrer Eisenbahn- und Telegraphennetze, sowie die Stärke ihrer Handelsflotten zeigen deutlich, daß Europa durch die geschilderten geographischen Verhältnisse für den Welthandel und Weltverkehr bei weitem die erste Rolle unter den Erdteilen spielt. Sein Außenhandel (cirka 40,000,000 000 Mark) beträgt reichlich $^2/_3$ des Gesamthandels der Erde, und ebenso auch sein Postverkehr. Seine Eisenbahnlinien, sowie seine Telegraphenlinien halten bisher durch ihre Ausdehnung denjenigen der anderen Erdteile zusammen genommen ungefähr das Gleichgewicht, und nur Nordamerika fängt in den letztgenannten Beziehungen neuerdings an, mit Europa zu rivalisieren. Zunächst pulsiert nirgends in der Welt das Verkehrsleben rascher und stärker als in Europa.

Die Kontraste, welche der Weltteil in seinem äußeren und inneren Baue, in seinem Klima, in seiner Bevölkerung und in seinen Produktions- und Konsumtionsverhältnissen zeigt, geben sich aber natürlich auch in seinem Handels- und Verkehrsleben kund. Die kleinere nordwestliche Hälfte ist heute auch hinsichtlich des Handels- und Verkehrslebens als die bevorzugte zu bezeichnen, und die Zeiten, wo das europäische Handels- und Verkehrsleben seinen Schwerpunkt in den Ländern am Mittelmeere hatte, gehören gegenwärtig der Geschichte an. Auch die Eröffnung des Suezkanales und die dadurch bewerkstelligte Herstellung des geraden Seeweges nach Indien, die ohne Zweifel auf das Handelsleben Südeuropas günstig einwirken muß, wird voraussichtlich nicht vermögen, dem Nordwesten Europas sein Übergewicht in dem Handels- und Verkehrsleben der Völker wieder zu rauben. Die Lage an dem offenen Atlantischen Oceane und die reichere Mineral- und Industrieproduktion vor

allen Dingen sorgen dafür, daß Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Belgien und Holland auch fernerhin die erste Rolle in dem europäischen Handel und Verkehre spielen worden.

Da der Außenhandel Europas der Natur der Sache gemäß ganz vorwiegend Seehandel ist, so ist vor allen Dingen die Handelsmarine der nordwestlichen Staaten am stärksten entwickelt. Großbritannien für sich allein besitzt reichlich $^2/_5$ von der gesamten Handelsmarine der Erde, Großbritannien, Norwegen und Deutschland zusammen genommen aber weit mehr als die Hälfte davon. Von der europäischen Handelsmarine besitzt Großbritannien reichlich $^2/_3$, Rußland dagegen nur $^1/_{50}$ und Italien trotz seiner ausgedehnten Küsten nur $^1/_{15}$. Von dem gesamten Außenhandel Europas kommen auf Großbritannien allein reichlich $^3/_{10}$, auf Deutschland $^1/_6$, auf Rußland dagegen nur $^1/_{10}$ und auf Italien nur $^1/_{24}$. Auch das Eisenbahn- und Telegraphennetz ist weit dichter in der Nordwesthälfte von Europa, als in der Süd- und Osthälfte. Das Eisenbahnnetz Belgiens ist z. B. fast dreißigmal so dicht als dasjenige Rußlands und reichlich viermal so dicht als dasjenige Italiens. Ebenso hat auch die Post in dem kleinen belgischen Staate fast ebensoviel Sendungen zu befördern, wie in dem russischen Riesenstaate.

So wie die genannten Zahlen, so kann uns übrigens auch der flüchtige Einblick in das bunte Treiben einer nordwesteuropäischen Hafen- und Handelsstadt, in die Docks von London, Hamburg oder Antwerpen mit ihren zahllosen Riesenschiffen, in die an die Docks anstoßenden Magazine mit ihren langen Reihen von Theekisten, Kaffeesäcken und Baumwollenballen, in die Straßen mit ihren dahinrollenden Frachtfuhrwerken und mit ihrem eiligen Hin- und Herlaufen von Fußgängern, in die Börsen und Banken und Kontore sehr deutlich lehren, daß wir uns hier in der Nähe des wahren Herzpunktes der europäischen Handels- und Verkehrsbewegung befinden. Der Einblick in eine Stadt der oströmischen Halbinsel, des russischen Reiches oder auch Italiens zeigt uns dagegen an zahllosen Einzelheiten ebenso deutlich, daß hier der Pulsschlag des Verkehrslebens teils mehr in das Kleine geht, teils sich allmählich auch verlangsamt. Eine Fahrt auf einer englischen Eisenbahn und eine Fahrt auf einer russischen Eisenbahn dürfte ganz Ähnliches lehren. An einer Londoner Hauptstation wartet man auf den heranbrausenden Eisenbahnzug niemals länger als fünf Minuten, da in so kurzen Zeitintervallen die Züge einander folgen, an einem russischen Eisenbahnkreuzungspunkte kann es dagegen leicht vorkommen, daß man den anschließenden Zug zwölf Stunden lang erwarten muß.

§ 117. Die großen Transversalwege, welche den internationalen Verkehr innerhalb Europas zu vermitteln haben, und welche außerdem zum Teil auch Bruchstücke der großen interkontinentalen Überlandwege (Vergl. § 93) bilden, sind selbstverständlich innerhalb Europas verhältnismäßig am vollständigsten ausgebaut und verwertet. Nur bezüglich Süd- und Osteuropas sind dieselben zum Teil noch einer vollkommeneren Ausgestaltung fähig, obgleich auch nach dieser Richtung hin bereits große Errungenschaften vorliegen. Vor allen Dingen sind hierbei die vier großen Alpenbahnen zu erwähnen, die Östreich-Ungarn, Deutschland, die Schweiz und Frankreich mit Italien verbinden, die aber selbstverständlich auch für die ferner gelegenen Gebiete

von höchster Bedeutung sind. Die Semmeringbahn, die bereits im Jahre 1854 vollendet wurde, verbindet außer Wien und Graz und Triest zugleich auch Breslau, Danzig, Königsberg, St. Petersburg ꝛc. mit den Mittelmeerländern. Die Brennerbahn, die im Jahre 1867 eröffnet wurde, hat außer für Tirol und Italien auch für die großen süd- und norddeutschen, ja selbst für die skandinavischen und britischen Handelsplätze die größte Bedeutung. Ähnlich verhält es sich auch mit der Montcenisbahn, die 1871 die Verbindung zwischen Lyon und Turin und damit zugleich zwischen Paris und Brindisi ꝛc. herstellte. Die Gotthardbahn, welche ihrer demnächstigen Vollendung entgegensieht, bemüht sich das verkehrsreiche Rheinland nebst Belgien und Großbritannien in gerade Verbindung mit Italien und dem Suezkanale (resp. Indien und Westasien) zu bringen. Die neuerdings projektierte Simplonbahn (resp. die Montblancbahn) würde zum Teil der Konkurrent der Gotthardbahn werden. — Alle die genannten Alpenbahnen mit ihren riesigen Tunnelanlagen (der Gotthardtunnel mißt 14 912 m, der Montcenistunnel 12 849 m, der Simplontunnel ist sogar auf 18 000 m projektiert), mit ihren gewaltigen Steigungen, ihren Windungen und ihren Viadukten zählen zu den großartigsten Bauwerken aller Zeiten.

Die beiden Pyrenäenbahnen von Perpignan nach Gerona und von Bayonne nach San Sebastian stehen sowohl an Großartigkeit der technischen Leistungen als auch an Bedeutung für den internationalen Verkehr hinter den Alpenbahnen weit zurück.

Weit höhere Bedeutung — namentlich für das kontinentale Europa — müßten naturgemäß die sogenannten Orientbahnen erlangen, die die Gebirge der Balkanhalbinsel zu überschreiten hätten, und die die großen Märkte Centraleuropas (Wien, Berlin, Hamburg ꝛc.) mit Saloniki und Konstantinopel in Verbindung bringen würden. Es waren weit weniger technische als wirtschaftliche und politische Schwierigkeiten, die den Ausbau dieser Linien bisher verhinderten — vor allen Dingen die verkommenen Zustände in dem zerbröckelnden türkischen Staate.

Von den Schienenwegen, welche die westeuropäischen Territorien mit den osteuropäischen verbinden, ist besondes die Linie Lissabon — Madrid — Paris — Köln — Berlin — Moskau (resp. Petersburg) hervorzuheben. Da dieselbe nur bis an die russisch-asiatische Grenze fortgeführt ist, so darf man dieselbe zunächst nur als das Anfangsstück der euro-asiatischen Pacific-Eisenbahn ansehen. Die starken Windungen, welche diese Linie auf dem spanischen wie auf dem russischen Territorium macht, verraten uns wieder, daß das Verkehrsleben in diesen Gebieten bei weitem nicht so stark pulsiert, wie in den zwischenliegenden, die sie verhältnismäßig geradlinig durchschneidet.

Die Linie Paris—Wien, die sogenannte Arlbergbahn und andere haben zwar auch eine höhere internationale Bedeutung; dieselbe beschränkt sich aber doch zunächst noch auf engere Gebiete, und daher finden sie am besten bei der Charakteristik der einzelnen Gebiete ihre Würdigung.

Hier mag noch darauf hingewiesen werden, daß man neuerdings auch mit dem Gedanken umgeht, Großbritannien in das europäische Schienenstraßennetz hereinzuziehen, und daß man zu diesem Zwecke einen subma-

einen Tunnel durch die Straße von Dover zu legen beabsichtigt, dessen Länge etwa drei mal so bedeutend werden müßte, als diejenige des Montcenistunnels. Die Voruntersuchungen über die Thunlichkeit des Riesenunternehmens werden eben noch vorgenommen, und da die maximale Tiefe der Straße von Dover eine geringe ist (70 m), die unter dem Wasser liegenden Bodenschichten aber genügende Festigkeit besitzen, so scheinen wenigstens in technischer Hinsicht keine Schwierigkeiten vorhanden zu sein, die man als unüberwindliche bezeichnen dürfte.

B. Spezielle Staatenkunde von Europa.

1. Das Deutsche Reich.

a) Natur des Landes.

Größe, Lage, Grenzen und Küsten Deutschlands.

§ 118. Das deutsche Reich ist in jeder Beziehung einer von den bedeutendsten Staaten Europas. Bezüglich der Ausdehnung seines Staatsgebietes (etwa 540 000 qkm oder 9816 Q.M.) wird Deutschland in Europa nur von Rußland und Östreich-Ungarn, bezüglich der absoluten Bevölkerungszahl (45,150 000) sogar nur von dem erstgenannten Riesenreiche übertroffen. Seiner absoluten Bevölkerungszahl nach ist es überhaupt der viertgrößte Staat der Erde (nach China, Rußland und der Nordamerikanischen Union). Seine Bevölkerungsdichtigkeit (4500 auf eine Q.M.) ist zwar auch eine sehr bedeutende zu nennen, dieselbe steht aber doch hinter derjenigen Belgiens, Hollands, Englands und Italiens wesentlich zurück.

Durch seine Polhöhe (47° n. Br. bis 56° n. Br.) gehört Deutschland bereits der Nordhälfte der nördlichen Hemisphäre an, so daß es in dieser Hinsicht ziemlich genau dem nördlichen Frankreich und dem südlichen Großbritannien entspricht. Unterschieden ist es aber von diesen westeuropäischen Ländern durch seine kontinentalere Lage, die indessen durch das Vorhandensein einer offenen atlantischen Küste bei weitem keine so stark ausgeprägte ist, wie bei Rußland und Östreich-Ungarn. In seiner räumlichen Stellung wie in seinem ganzen Wesen ist Deutschland der centralste unter den europäischen Staaten, die in der Peripherie gelegenen fast alle mehr oder minder direkt berührend, und zugleich ihre natürlichen Eigentümlichkeiten in größerem oder geringerem Maße teilend.

Drei europäische Großstaaten (Rußland, Östreich-Ungarn und Frankreich) stoßen unmittelbar an das deutsche Gebiet, der vierte (England) ist nur durch einen schmalen Meeresteil — der seiner Natur nach zugleich als wichtiges Verbindungsglied dient — getrennt, und der fünfte (Italien) liegt unmittelbar hinter dem kleinen schweizerischen Staatsgebiete und hinter dem schmalsten Streifen des östreichischen Alpenlandes. Von den kleineren Staaten Europas

berühren sich mit dem Deutschen Reiche außer der Schweiz auch Belgien, Holland und Dänemark, während Schweden und Norwegen wieder nur durch schmale Meeresteile von ihm getrennt, bezugsweise mit ihm verbunden sind. So stehen unter den europäischen Staaten also nur diejenigen der Balkan- und Pyrenäenhalbinsel mit Deutschland nicht in einem intimeren geographischen Konnexe.

In politischer und militärischer Beziehung muß die centrale Lage Deutschlands ohne Zweifel als eine äußerst bedenkliche und unglückliche bezeichnet werden, und die europäische Kriegsgeschichte bezeugt, daß Deutschland durch dieselbe fast in jedem Jahrhunderte der Tummelplatz fremder Heere gewesen ist, sowie daß das Reich während der Zeiten innerer Uneinigkeit Jahrhunderte hindurch im Begriffe war, stückweise eine Beute seiner Nachbarn zu werden — Umstände, die natürlich die wirtschaftliche Entwickelung des Reiches in arger Weise beeinträchtigen mußten. In wirtschaftlicher und kommerzieller, sowie in kulturhistorischer Beziehung dagegen ist diese Lage auch wieder eine ungemein günstige zu nennen, und bei einer festen politischen Organisation dürfte Deutschland leicht in der Lage sein, die meisten seiner Nachbarn bezüglich des Handels- und Verkehrs-, sowie des gesamten Kulturlebens weit zu überflügeln. Selbst die Lage des britischen Inselreiches ist für den europäischen Kultur- und Handelsverkehr kaum eine so günstige, und wenn dieses Reich durch seine Handels- und Verkehrsbewegung das Deutsche Reich thatsächlich doch weit übertrifft, so ist dies mehr durch andere Verhältnisse zu erklären (durch die ungestörtere und glücklichere politische Entwickelung, durch die momentane Vorherrschaft der Seewege, durch den gewaltigen Kolonialbesitz, durch den größeren Mineralreichtum, und was von demselben abhängig ist ꝛc.) Den Kulturströmungen von allen Seiten (von Rom und Griechenland wie von Frankreich und England) ist Deutschland stets in leichtester Weise zugänglich gewesen, und auch die europäische und außereuropäische Handelsbewegung muß sich naturgemäß zu einem großen Teile durch sein Gebiet vollziehen, einfach weil durch den Mittelpunkt die geraden und kürzesten Straßen zur Verbindung der peripherischen Teile führen. Die Verkehrsbewegung zwischen Frankreich und Rußland, zwischen Dänemark und Italien, zwischen Holland, Belgien und England einerseits und Östreich-Ungarn sowie den südosteuropäischen Staaten andrerseits wird thatsächlich zu einem großen Teile durch Deutschland vermittelt, und ein weiterer Ausbau des europäischen Eisenbahnen- und Straßennetzes, sowie eine feste deutschnationale Wirtschaftspolitik — die in Folge der politischen Desorganisation des Staates lange Zeit vollkommen mangelte — wird schwerlich verfehlen, die angegebenen Vorteile mehr und mehr zur Geltung zu bringen. Bezüglich der Lebhaftigkeit der deutschen Handels- und Verkehrsbewegung ist es übrigens beachtenswert, daß im Osten Deutschlands große Staatsgebiete liegen, die sich mehr durch eine gewaltige Rohproduktion, im Westen dagegen solche, die sich mehr durch eine hochentwickelte Industrie auszeichnen. Das wechselseitige Ergänzungsbedürfniß der ost- und westeuropäischen Staaten, das daraus resultiert, schafft dem Deutschen Reiche einen bedeutenden Zwischenhandel und erklärt zum großen Teile seinen thatsächlichen hohen Rang unter den Handelsstaaten der Erde.

§ 119. Die einwärts und auswärts gerichtete Verkehrsbewegung zu Lande wird für Deutschland sehr bedeutend erleichtert dadurch, daß seine Grenzen zumeist sehr offene sind, ein Umstand, der freilich zugleich auch feindlichen Einfällen und von außen kommenden Störungen der politischen und wirtschaftlichen Entwickelung des Landes außerordentlich günstig ist, und der deshalb sehr umfassende Vorkehrungen behufs der Landesverteidigung nötig macht. Von den 5500 km Landgrenze, die Deutschland besitzt, sind nur etwa 1/3 durch Gebirge gebildet (durch die Vogesen gegen Frankreich, durch verschiedene Alpenkämme, den Böhmerwald, das Erzgebirge und die Sudeten gegen Östreich), und diese Gebirge sind außerdem meist nur von geringer Höhe und außerordentlich reich an tiefeingeschnittenen Querthälern und Pässen. —

Auf der ausgedehntesten Linie (2200 km) grenzt Deutschland mit Östreich, und obgleich gerade hier die natürlichen Grenzen verhältnißmäßig bestimmt gezogene sind, so hat Deutschland doch von jeher mit Östreich in den intimsten politischen und wirtschaftlichen Beziehungen gestanden, sowie auch gegenwärtig die Verkehrsbewegung zu Lande gegen Östreich hin die stärkste ist. Der geographische Hauptgrund dieser Erscheinung ist außer in der langen Grenzlinie vor allen Dingen darin zu suchen, daß die Stromgebiete der Elbe und Donau den beiden Reichen gemeinsam angehören. Böhmen und Sachsen insbesondere, sowie Baiern und Östreich sind durch diese natürlichen Bande in ihren Interessen vielfach auf einander angewiesen. Außerdem muß Deutschland aber auch naturgemäß seine Ergänzung in Östreich deshalb suchen, weil ihm jede Berührung mit dem mittelländischen Meere und mit den direkten Seewegen nach dem Oriente fehlt, während umgekehrt Östreich-Ungarn der atlantischen Küste und damit der geraden Verbindung mit Nord- und Westeuropa, sowie mit den transatlantischen Ländern entbehrt.

Nächst Östreich-Ungarn spielt Rußland, mit dem Deutschland sich auf einer ganz offenen Grenzlinie von etwa 1300 km Länge berührt, bezüglich des deutschen Handels- und Verkehrslebens naturgemäß die Hauptrolle. Nicht nur teilt ja Deutschland mit diesem Reiche die Stromgebiete der Weichsel und des Njemen, sondern Rußland hat auch aus Mangel einer offenen atlantischen Küste ähnlich wie Östreich zum Teil die Vermittelung Deutschlands bezüglich des transoceanischen Handels in Anspruch zu nehmen, und außerdem führen die geraden Wege von Rußland nach Westeuropa zu einem großen Teile durch das deutsche Gebiet.

Wenn Belgien und Holland (mit 110, resp. 750 km Grenzlinie) unter den Landnachbarn Deutschlands bezüglich des Handels und Verkehrs zusammen genommen noch bedeutender sind, als selbst Östreich und Rußland, so muß man bedenken, daß diese Länder durch ihre Lage an der Nordsee und vor den deutschen Rheinlanden vorzüglich dazu geeignet sind, einen Teil des überseeischen Handels für das Deutsche Reich zu vermitteln, sowie daß dieselben durch die beste europäische Schiffahrtsstraße (durch den Rhein) mit Deutschland verbunden sind. Belgien und Holland sind gewissermaßen in wirtschaftlich-kommerziellem Sinne bis zu einem gewissen Grade niederrheinische Provinzen Deutschlands.

Mit Frankreich grenzt Deutschland auf einer Strecke von über 350 km,

und dem Handel und Verkehre zwischen beiden Ländern ist durch das Vogesengebirge, das eine Reihe von guten Paßübergängen besitzt (vergl. § 122), nur ein geringes Hinderniß bereitet. Das östliche Frankreich steht überdies auch durch die Mosel in enger geographischer Verbindung mit den deutschen Rheinlanden. Die hohe Kultur der beiden Länder, sowie die Verschiedenartigkeit der wirtschaftlichen Produktion derselben, ruft auch zwischen ihnen einen regen Güteraustausch hervor, um so mehr, als Deutschland zugleich einen großen Teil des französischen Handels und Verkehrs nach Östreich-Ungarn und Rußland zu vermitteln hat.

Die kleine Schweizer Republik hat in noch höherem Grade als Östreich und Rußland die deutsche Vermittelung im Handel und Verkehr nötig, da der größte Teil derselben in jeder Beziehung als eine physikalisch-geographische Dependenz Deutschlands angesehen werden muß. Ihre Grenze (etwa 350 km) ist nur gegen Deutschland hin eine ganz offene, und ihre Hauptstromgebiete sind Teile des deutschen Rheingebietes. Die hochentwickelte Industrie der Schweiz und ihre geringe Ackerproduktion macht die deutsch-schweizerische Handels- und Verkehrsbewegung zu einer überaus lebhaften.

Die deutsch-dänische Landgrenze ist die kürzeste (90 km) und Dänemark ist auch zugleich der kleinste Nachbarstaat Deutschlands, der obendrein in seinen Produktionsverhältnissen den angrenzenden deutschen Gebietsteilen sehr verwandt ist. Aus diesen Gründen ist der dänisch-deutsche Verkehr trotz der vollkommenen Abwesenheit natürlicher Verkehrshindernisse der unbedeutendste.

§ 120. Über 1900 km — also reichlich 1/4 der gesamten Grenzlinie des Deutschen Reiches — sind Küstenlinie, gegen 1450 km entlang der Ostsee und mehr als 450 km entlang der Nordsee. Das Vorhandensein einer so ausgedehnten Küste befähigt Deutschland natürlich, auch an dem Seehandel außerordentlich lebhaften Anteil zu nehmen, und für den modernen Weltverkehr ist in dieser Beziehung namentlich die Nordseeküste von höchstem Belang. Selbst für kleine Fahrzeuge ist die deutsche Nordseeküste an den meisten Punkten durch Sandbänke unzugänglich, ein Umstand, der zwar die Verteidigung der Küsten in Kriegszeiten sehr erleichtert, der aber zugleich auch das deutsche Handelsleben an der Nordsee auf wenige günstige Punkte beschränkt. Gut nahbar ist die Küste im allgemeinen nur dort, wo Flüsse vor ihrer Mündung eine tiefe Rinne zwischen den Bänken, Sanden und Watten offen erhalten, so bei der Ems-, Jade-, Weser-, Elb- und Eidermündung. Durch die starken Gezeiten der Nordsee erhalten diese Rinnen aber bis an die Küste heran Tiefen, welche selbst großen Schiffen die Einfahrt und das Landen leicht machen. Obwohl auch die genannten Zugänge besonders durch sogenannte fliegende Bänke gefahrvoll sind und die Dienste des Lootsen nötig machen, so sind dieselben doch für die Entwickelung des gewaltigen transoceanischen Handels Deutschlands vollkommen genügend gewesen. In gewisser Hinsicht sind die deutschen Nordseehäfen, die einen sehr beträchtlichen Bruchteil des europäischen Kontinents zum natürlichen Hinterlande haben, sogar den englischen Haupthäfen gewachsen, und so erklärt es sich, daß Deutschland nach England im transoceanischen Handel und Verkehr der wichtigste Staat Europas geworden ist.

Die deutsche Ostseeküste ist der deutschen Nordseeküste in ihrem Charakter sehr ähnlich. Zwar erhebt sie sich an zahlreichen Stellen energischer aus der See, auf Rügen sogar mit steilen Kreidefelsen, im allgemeinen ist das Meer ihr entlang aber auch sehr seicht und von größeren Fahrzeugen nicht zu befahren. Im Westen nur — wo die Küste am häufigsten stark aufsteigt — sind eine Reihe von sehr tiefen Zugängen und von sehr geräumigen natürlichen Meeresbuchten vorhanden, so vor allen Dingen die Förden (verwandt mit dem dänisch-norwegischen „Fjord") von Apenrade, Sonderburg, Flensburg, Eckernförde und Kiel und die Buchten von Travemünde (Lübeck), Wismar, Warnemünde (Rostock) und Stralsund. Im Osten fehlt es an tiefen Zugängen und Buchten vollständig, und nur Schiffen von mäßigem Tiefgang ist die Einfahrt in die Oder-, Persante- und Weichselmündung, sowie in das Pillauer und Memeler Tief möglich. Nicht blos wegen der Abgeschlossenheit der Ostsee von dem offenen Ocean, sondern auch wegen der geringen Tiefe ihrer Häfen, die in der Ostsee durch keine Gezeiten erhöht wird, beteiligen sich die deutschen Ostsee-Küstenplätze an dem eigentlichen transoceanischen Handel und Verkehr nur in geringem Maße, und die wichtigsten unter ihnen (Flensburg, Kiel, Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig, Königsberg und Memel) haben ihre Bedeutung vorwiegend nur durch den Handel mit den europäischen Ländern, vor allen Dingen mit den Gestadeländern der Ostsee selbst.

Die Bodenbildung Deutschlands.

§ 121. Seinem Relief nach hat man das Deutsche Reichsgebiet in zwei große Abschnitte zu zerlegen: in das deutsche Gebirgsland, das vorwiegend im Südwesten liegt, und in das deutsche Tiefland, das den ganzen Norden einnimmt.

An den **Alpen** hat das Deutsche Reich nur einen sehr geringen Anteil, da nur die Allgäuer Alpen (im Hochvogel 2590 m), die Bairischen Alpen (in der Zugspitz 2960 m) und ein Teil der Salzburger Alpen (im Watzmann 2740 m) in das Gebiet des Königreichs Baiern fällt. Daß die Alpen nichtsdestoweniger eine sehr hohe Bedeutung für Deutschland haben, versteht sich von selbst, sobald man erwägt, daß einige der wichtigsten deutschen Ströme ihre Quellen in den Alpen haben, sowie daß ein großer Teil des deutschen Verkehrs nach dem europäischen Süden die Alpen zu passieren hat. Besonders die Alpenpässe über den Brenner und über den St. Gotthard mit ihren großartigen Eisenbahnanlagen sind für Deutschland von der höchsten Wichtigkeit.

Die deutschen Mittelgebirge, die in dem Hauptgipfel des Riesengebirges (Schneekoppe 1601 m) ihren Kulminationspunkt haben, bilden zwar durch ihre reiche Gliederung, wie durch ihre unbedeutende Höhe fast nirgends erhebliche Schranken des Verkehrs, sie zerlegen aber die südliche Hälfte des Deutschen Reiches in eine Reihe von Abschnitten, die sich durch die gesamte Natur, wie durch die Produktionsverhältnisse sehr beträchtlich von einander unterscheiden, und zugleich weisen sie den Handel und Verkehr in ganz bestimmte Bahnen.

§ 122. Das oberrheinische Gebirgssystem, das aus dem Wasgenwald (Vogesen) und Haardt und aus dem Schwarzwald und Odenwald besteht, das in der Richtung der Meridiane streicht, und das in seinen südlichen Hauptgipfeln (in dem Feldberg 1494 m, in dem Sulzer Belchen 1432 m) eine Höhe von 1400 bis 1500 m erreicht, schließt die oberrheinische Tiefebene ein. Nach dem Rheine zu ziemlich steil abfallend, dachen sich die zu diesem Systeme gehörenden Gebirge auf der dem Rheine abgekehrten Seite ganz allmählich ab, die linksrheinischen Gebirge zu dem Terrassenlande von Lothringen und zum Moselthale, die rechtsrheinischen zu dem Terrassenlande von Schwaben und Franken und zum Neckar und Mainthale. Wie der linksrheinische Zug mit dem rechtsrheinischen in der Streichungsrichtung und in den Höhen- und Abdachungsverhältnissen übereinstimmt, so ist das auch hinsichtlich des Gesteins der Fall (im Süden besonders Granit und Gneis, im Norden dagegen Buntsandstein), damit zugleich aber auch hinsichtlich der Bergformen (Kuppen) wie hinsichtlich der Thalformen. Eine große Anzahl enger und romantischer Querthäler bildet gute Übergänge über beide Gebirgszüge, dieselben boten aber doch zum Teil für den Straßen- wie für den Eisenbahnbau nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Die wichtigsten Pässe über die Vogesen sind die Pässe von St. Amarin, Münster, Markirch, Schirmeck, Zabern und Niederbronn (Bitsch); über den Schwarzwald der Höllenpaß, der Kinzigpaß, der Kniebis- und Murgpaß. Für den Verkehr mit Frankreich hat außer dem Passe von Zabern die sogenannte Burgundische Pforte, d. i. die breite Lücke zwischen den Vogesen und dem Schweizer Jura, die Hauptwichtigkeit, denn wie ersterer neben der Eisenbahn von Straßburg nach Paris auch den großartigen Rhein-Marne-Kanal (von der Zorn und dem Rhein durch die Meurthe, Mosel und Maas) ermöglichte, so ermöglichte letzterer neben der Eisenbahn aus dem Elsaß nach Südfrankreich auch den wichtigen Rhein-Rhone-Kanal (durch die Ill und den Doubs). Zwischen der schwäbisch-fränkischen Terrasse und der Rheinebene bedingt einen noch bequemeren Verkehr als die genannten Schwarzwaldpässe das schöne Neckarthal. Während die höchsten Gipfel der Vogesen und des Schwarzwalds eine Art Sennwirtschaft aufweisen, sind alle oberrheinischen Gebirge in ihren höheren Teilen mit dichtem Wald bedeckt. Die stärker geöffneten, breiteren Thäler dagegen sind zumeist für den Ackerbau oder für den Weinbau vorzüglich geeignet. Metalle sind in allen oberrheinischen Gebirgen zu finden, den Abbau lohnen sie indeß in einem höherem Grade nur in den Vogesen (z. B. bei Markirch).

§ 123. Die niederrheinischen Gebirge stimmen wieder hinsichtlich ihres Baues, wie hinsichtlich ihrer Gesteine so sehr überein, daß man sie am besten als ein einziges Ganzes betrachtet. Die einzelnen Glieder dieses Systems — Hunsrück, Eifel, Hohe Veen, Sauerland, Westerwald und Taunus — streichen im allgemeinen alpin und sind im wesentlichen aus devonischen Schiefern gebildete Plateaus, die durch enge Flußthäler (des Rheins, der Mosel, der Roer, der Lahn und der Sieg) von einander getrennt sind. Ihre höchsten Punkte sind der Feldberg im Taunus (881 m), der Astenberg im Sauerland (842 m), der Hochwald im Hunsrück (814 m) und die Hohe Acht in der Eifel (760 m), die niederrheinischen Gebirge stehen also an Höhe sehr beträchtlich hinter den oberrheinischen Gebirgen zurück,

und bilden deshalb trotz ihrer geringeren inneren Gliederung noch unbedeutendere Verkehrshindernisse als jene. Die natürlichen Hauptstraßen durch diese Gebirge bilden aber natürlich die genannten Flußthäler, welche die einzelnen Plateaus gegen einander abgrenzen, vor allen Dingen das Rhein-, Mosel- und Lahnthal. Auch das Nahe- und Mainthal, das die niederheinischen Gebirge von den oberrheinischen trennt, muß hier hervorgehoben werden.

Die höheren Teile (die Schneeeifel, die Hohe Veen, der hohe Westerwald oder die Kalte Eich und das Winterberger Plateau im Sauerland) sind außerordentlich rauh und teils von kahlen Felsen, teils von Sümpfen eingenommen. Die niederen Teile gestatten dagegen den Ackerbau, wenn derselbe im Westerwald und in der Eifel auch nicht gerade einträglich genannt werden kann. Das produktivste unter den niederrheinischen Gebirgen ist ohne Zweifel der Taunus, der außer seinem dichten Waldkleide auch ausgedehnte Getreidefelder und an seinem Südabhange (bei Aßmannshausen, Rüdesheim, Johannisberg, Winkel 2c.) weltberühmte Weinberge trägt. Reicher als durch ihre Vegetation sind aber die rheinischen Schiefergebirge durch ihre Mineralschätze. Die devonischen Schiefergesteine sind nämlich nicht nur vielfach von Basalt- und Lavaausbrüchen durchsetzt, — vor allen Dingen in der Eifel und im Westerwalde (Siebengebirge), — sondern auch von den verschiedenartigsten Erzgängen, die besonders Eisenerze (der berühmte Stahlberg bei Müsen an der Sieg, die Gegend südlich von der Lenne, die Eifel 2c.) sowie Kupfer-, Blei- und Zinkerze (Lahnthal) 2c. enthalten. Außerdem hat das Gebirgssystem an seinen Rändern, wo den alten devonischen Schiefern — die rheinischen Schiefergebirge bilden eins der ältesten Stücke von Deutschland — allmählich jüngere Gesteinsschichten folgen, ausgedehnte Steinkohlenlager, die zu den ergiebigsten des europäischen Kontinents zählen, so bei Dortmund (2200 km produktive Kohlenfläche), bei Aachen und bei Saarbrücken. — Endlich darf hier nicht vergessen werden, daß die rheinischen Schiefergebirge — wahrscheinlich im Zusammenhange mit dem erloschenen Vulkanismus der Gegend — ungemein reich sind an Mineralquellen, die vielfach zu dem Emporblühen berühmter Badeorte Anlaß gegeben haben. Vor allen Dingen die Schwefelquellen von Aachen, Burtscheid, Malmedy und (dem belgischen) Spaa, sowie die berühmten Taunusbäder Wiesbaden, Homburg, Nauheim, Selters, Schwalbach, Ems 2c. verdienen in dieser Hinsicht Erwähnung. Die vulkanischen Gesteine der Eifel geben übrigens auch Veranlassung zu einer sehr bedeutenden Steinbruchsthätigkeit, die ihre Produkte (Mühlsteine 2c.) weithin versendet.

§ 124. Das System der Wesergebirge, das sich am Osten an die niederrheinischen Gebirge anschließt, streicht fast rechtwinklig zu diesen und geht im Süden allmählich in das plateauartige hessische Bergland über. Die eigentlichen Weserketten, die vorwiegend aus Sandstein zusammengesetzt sind (der Teutoburger Wald, die Wiehenberge, der Süntel, der Deister, der Hils und der Solling), haben nur eine ganz unbedeutende Höhe (der Moosberg im Solling 515 m). Die natürliche Hauptverkehrsstraße durch das Gebirge bildet aber die Weser, die hier ein außerordentlich romantisches Thal bildet, bis sie zwischen dem Wittekinds- und Jakobsberge durch die sogenannten Porta Westphalica in das norddeutsche Tiefland tritt. Da die

einzelnen Ketten durch breite Thalgegenden von einander getrennt sind, so ist der Verkehr durch dieses Gebirgssystem indessen auch in jenen Richtungen, welche die der Weser schneiden, ein leichter. Produktiv sind die Weserketten besonders durch ihr schönes Waldkleid, ihren guten Ackerboden, ihre Sandsteinbrüche, ihre Kohlenlager (am Teutoburger Wald bei Ibbenbüren, an dem Deister ꝛc.) und ihre Salzquellen.

Das **hessische Bergland** ist den Weserketten verwandt durch seine Sandsteinformation, den rheinischen Schiefergebirgen dagegen durch seine zahlreichen Basaltausbrüche, die besonders im sogenannten Vogelsgebirge, in der Rhön, in dem Habichtswalde bei Kassel und in dem Meißner ꝛc. eine bedeutende Ausdehnung haben. Die höheren Teile übertreffen in ihrer vertikalen Erhebung die Wesergebirge wie die niederrheinischen Gebirge, da das Dammersfeld in der Hohen Rhön 950 m, der Taufstein im Vogelsgebirge 772 m und der Meißner 751 m hoch ist. Abgesehen von diesen höchsten Teilen des Berglandes findet der Verkehr auf dem wellenförmig gestalteten Boden desselben keine nennenswerten Schwierigkeiten, und so bildet dasselbe ein bequemes Durchgangsland sowohl zwischen den mittleren Rheinlanden und Ostdeutschland, als auch zwischen Baiern und Nordwestdeutschland. Für die Waldkultur ist dieser Bodenabschnitt Deutschlands allenthalben geeignet, namentlich auf den vulkanischen Gesteinen, auch der Ackerbau aber gewährt in dem hessischen Berglande vor allen Dingen in den ausgebreiteten Thalgegenden der Schwalm, Fulda, Lahn und Werra einen reichen Ertrag.

§ 125. Im Osten der beiden letzgenannten Gebirgsländer liegt das **Thüringer Bergland**, das in seinen Randgebirgen — dem Harz und dem Thüringerwald — die wie die Wesergebirge parallel nach Südosten (herynisch) streichen, seine mächtigste Entwickelung hat. Der Brocken im Harzgebirge hat eine Höhe von 1140 m, der Beerberg im Thüringerwalde eine Höhe von 984 m, die beiden Gebirge bleiben also bezüglich der vertikalen Erhebung unter den bisher aufgeführten deutschen Mittelgebirgsgruppen nur hinter den oberrheinischen zurück. Mit den oberrheinischen Gebirgen haben die beiden Gebirgszüge auch durch ausgedehnte Gebiete von Granitgestein und krystallinischen Schiefern Ähnlichkeit, während sie im übrigen allerdings vorwiegend aus sehr alten Schichtgesteinen zusammengesetzt sind, die teilweise mit denen der niederrheinischen Gebirge übereinstimmen (Devon). Obwohl der Harz ebenso wie der Thüringerwald sehr wegsame Gebirge sind, so lenken sie doch den Hauptverkehr quer durch Deutschland von sich ab, zum Leinethale im Westen und zum Saalethale im Osten, zum deutschen Tieflande im Norden, zum Eichsfelde (dem Plateau zwischen Harz und Thüringerwald) in der Mitte und zum Mainthale im Süden. Wie die hessischen Gebirge, so tragen auch die thüringer Gebirge prächtige Wälder, wie in den rheinischen Gebirgen, so enthalten aber auch in ihnen die alten Schichtgesteine zahlreiche Erzgänge, die besonders in dem Harzgebirge einen ergiebigen Bergbau auf die verschiedensten Metalle hervorgerufen haben. Bezüglich seines Reichtums an Kupfererzen steht das Harzgebirge unter den deutschen Gebirgen obenan (namentlich in der Gegend von Mansfeld, Clausthal und Goslar), aber auch die Eisenproduktion ist sehr beträchtlich (bei Elbingerode, Rübeland ꝛc.). Im Thüringerwald finden sich vor allen Dingen vorzügliche Eisenerze (der

Stahlberg bei Schmalkalden, die Gegend von Suhl, Schleusingen ꝛc. Bezüglich anderer Produkte sind vielleicht noch erwähnenswert die Marmorbrüche von Rübeland im Harzgebirge, die kleinen Steinkohlenlager von Ilfeld (bei Nordhausen) und Ilmenau (im Thüringerwald) und das Steinsalzlager von Erfurt, sowie zahlreiche Salzquellen.

§ 126. Im Süden von dem hessischen Berglande und von dem Thüringerwalde liegt das Juragebirge, das sich an der Schweizerischen Grenze bis tief nach Frankreich hinein ausdehnt, und das in Deutschland nach dem Schwäbisch-fränkischen Terrassenlande schroffer als nach der großen bairischen Hochebene abfällt. Dieses System erreicht innerhalb des Deutschen Reiches in dem Oberhohenberg eine Höhe von 1011 m, in dem Hohenzollern von 855 m, wird aber nach Nordosten zu viel niedriger. Da dasselbe ungemeim reich ist an tief eingeschnittenen Flußthälern, die zum Theil in das Neckar- und Mainthal und zum Theil in das Donauthal münden, so wirkt es nur in seinem höchsten südlichen Theile (besonders in der Rauhen Alp) ablenkend auf das Verkehrsleben. Selbst auf den höheren Plateaus wird Ackerbau getrieben, derselbe ist aber teils durch das rauhe Klima, teils durch den durchlässigen trockenen Kalkboden meist wenig ergiebig. Sehr fruchtbar sind auch hier nur die Thalgegenden. Von nutzbaren Mineralien finden sich in dem Juragebirge namentlich Eisenerze (bei Aalen), Marmor und lithographischer Schiefer (bei Solenhofen). Die triassischen Gesteine des Schwäbisch-fränkischen Terrassenlandes, deren Oberfläche vorwiegend fruchtbaren Ackerboden bietet, enthalten gewaltige Steinsalzlager (bei Hall, Friedrichshall ꝛc.).

Die bairische Hochebene die im Mittel etwa 800 m über dem Meeresspiegel liegt, bietet im allgemeinen nur durch ihre großen Sümpfe (das Donauried, das Donaumoos, das Dachauer und das Erdinger Moos) und durch ihre wilden Alpenströme Verkehrshindernisse von Bedeutung. In ihrem südlichen Teile, wo sie vielfach von jungen Geschieben aus den Alpen (von Sand, Kies und erratischen Blöcken) bedeckt ist, zeigt sie eine geringe Fruchtbarkeit, desto ergiebiger ist aber für den Ackerbau in dem östlichen Teile, wo der sogenannte „Dunkelboden“ oder „Dungaboden“ (von „Donau-Gau“) eine der besten Ackergegenden Deutschlands bildet, und ähnlich auch im Nordwesten an der Wörnitz (das sogenannte Donau-Ries). Das kleine Plateau der Oberpfalz, das im Osten des fränkischen Jura gelegen ist, kann man als die nördliche Fortsetzung der großen bairischen Hochebene ansehen. Dasselbe bildet vor allen Dingen das bequeme Durchgangsland von dem bairischen Donaugebiete nach Sachsen und Norddeutschland.

§ 127. Die böhmischen Randgebirge, zu denen der Böhmerwald, das Fichtelgebirge, das Erzgebirge und die Sudeten zu rechnen sind, liegen sämtlich an der deutsch-östreichischen Grenze und gehören auf diese Weise zu einem beträchtlichen Teil Östreich-Ungarn an. Sie sind unter den deutschen Mittelgebirgen die höchsten, da der Arber im Böhmerwalde 1476 m, der Keilberg im Erzgebirge 1235, die Schneekoppe im Riesengebirge 1601 m und der Altvater im Mährischen Gesenke 1487 m mißt. Infolge ihrer beträchtlichen Höhe ist der Grenzverkehr streng auf die Gebirgspässe gewiesen, deren die böhmischen Randgebirge glücklicherweise eine sehr große Zahl besitzen, und die besonders zwischen den angegebenen Hauptgliedern

der Gruppe ziemlich bequem sind. Außer dem Donauthale, das den steilen Südwesthang des Böhmerwaldes, der hier Bairischer Wald genannt wird, begleitet, sind als die wichtigsten Pässe dieses Gebirges die von Zwiesel (oder Eisenstein), von Tauß und Neumark und von Eger hervorzuheben. Unter den zahlreichen Erzgebirgsübergängen sind die bemerkenswertesten die von Adorf, Weipert, Sebastiansberg, Zinnwald und Nollendorf, sowie auf der Grenze gegen die Sudeten das Elbthal; unter den Sudetenübergängen die von Rumburg, Zittau, Landshut, Friedland, Habelschwert und Jägerndorf, sowie die breite und bequeme Mährische Pforte, welche die Sudeten von den Karpaten trennt, und durch welche seit uralten Zeiten der Hauptverkehr zwischen den Ostseeländern und der mittleren Donau hindurch geht. Über zwanzig Eisenbahnen passieren diese deutsch-östreichischen Grenzgebirge und geben sowohl ein Zeugniß für die leichte Uebersteiglichkeit der Gebirge als auch für die Lebhaftigkeit und Innigkeit der Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Ländern. Sämtliche Gebirge der Gruppe sind reich bewaldet. Der Böhmerwald, der im wesentlichen ein Granitgebirge ist, ist in Folge seiner Quarzadern ein Hauptsitz der deutschen Glasindustrie, und in der Nähe von Amberg enthält er auch wichtige Eisenerze. Das Erzgebirge, im allgemeinen eine mächtige, nach Sachsen zu sanft, nach Böhmen zu steil abfallende Platte aus Gneis und Glimmerschiefer, dankt seinen alten Schichtgesteinen einen großen Reichtum an den verschiedensten Metallen (Silber, Blei, Zink, Eisen rc.), die Anlaß zu einem hochentwickelten Bergbau gegeben haben. Der Nordhang des Erzgebirges enthält übrigens in der Gegend von Zwickan ein ziemlich großes und in der Gegend von Dresden ein kleineres Steinkohlenlager. Das sogenannte Elbsandsteingebirge (die Sächsische Schweiz), das den Übergang von dem Erzgebirge zu den Sudeten bildet, ist für Norddeutschland bedeutsam durch seine Sandsteinbrüche. Die alten Gesteinsformationen der Sudeten, besonders des Glatzer Gebirges und seiner nächsten Umgebung (in der Gegend von Waldenburg, Kupferberg, Silberberg, Reinerz rc.) bieten wieder einen bedeutenden Reichtum von Steinkohlen und Erzen. Ähnlich wie im Böhmerwalde bilden auch in den Sudeten die Quarzgänge der Granit- und Schiefergesteine die Grundlage einer beträchtlichen Glasindustrie (Josephinenhütte bei Hirschberg).

§ 128. **Das norddeutsche Tiefland** hat einen wellenförmigen, aus jungen, lockeren Schichten (Sand, Lehm, Thon, Löß, Torf) zusammengesetzten Boden, der sich im allgemeinen von Südost nach Nordwest neigt, und aus dem nur an einzeilnen Punkten älteres und festeres Gestein heraussteht (z. B. bei Lüneburg, bei Berlin-Rüdersdorf und auf Rügen). Ihre höchsten Punkte sind der St. Annaberg bei Oppeln (386 m) und der Thurmberg bei Danzig (334 m), ihre tiefsten Punkte dagegen finden sich am Dollart und liegen noch unter dem Spiegel der Nordsee, so daß sie gleich gewissen Gegenden in Holland durch Deiche vor der Überflutung geschützt werden müssen. Charakteristisch für das norddeutsche Tiefland sind zahllose erratische Blöcke und Geschiebe, die aus Skandinavien stammen, und die durch Gletscher oder Eisberge nach Deutschland gebracht worden sein müssen. Dieselben sind teilweise dem Ackerbau hinderlich, sie bildeten aber zugleich in dem norddeutschen Tieflande, dem der anstehende Fels zumeist fehlt, ein wichtiges Baumaterial.

§ 129. Die Gestaltung des Tieflandes erhält einige Mannigfaltigkeit

dadurch, daß durch dasselbe eine Reihe von Höhenzügen oder Landrücken, die man vielleicht am passendsten in die drei Gruppen bringt: die schlesisch-sächsische (karpatische), die polnisch-brandenburgische und die baltische.

Der karpatische oder schlesisch-sächsische Landrücken streicht wie die südlich davon gelegenen Mittelgebirge (die Sudeten und das Harzgebirge) herzynisch und ist im allgemeinen aus sandigen Höhen zusammengesetzt, unter denen aber oft in geringer Tiefe fester Fels lagert. Die wichtigsten Teile dieses Landrückens sind das Tarnowitzer Plateau, die Trebnitzer Höhen (Katzenberge), die Grünberg-Sorauer Höhen, der Fläming, die Altmärkischen Höhen und die Lüneburger Haide. Während diese Landrücken auf ihren Höhen zumeist nur Kieferwald von geringer Stattlichkeit tragen, sind sie teilweise — besonders in ihren Thälern — doch auch zum Ackerbau geeignet, und auf demjenigen von Grünberg hat man mit Erfolg den Weinstock angebaut. In ihrem Innern sind dieselben nicht ohne Bodenschätze, und das Tarnowitzer Plateau insbesondere enthält eins der größten deutschen Steinkohlenlager sowie auch ergiebige Erzlagerstätten, im Norden des Fläming aber hat man eins der gewaltigsten Steinsalzlager (das von Sperenberg bei Luckenwalde) erbohrt. Bezüglich des Verkehrs im norddeutschen Tieflande ist es bemerkenswert, daß dieser südliche Landrücken in der Nachbarschaft von großen, durch häufige Überschwemmungen und Ufersümpfe ausgezeichneten Flüssen in der Regel die besten Flußübergänge bildet (z. B. bei Magdeburg und Breslau).

Der polnisch-brandenburgische Landrücken ist der unbedeutendste an Höhe wie an Ausdehnung, und in seiner Richtung schwankt er zwischen derjenigen des schlesisch-sächsischen und des baltischen Landrückens, wie er sich auch in seinem Nordosten sehr eng an den letztgenannten, in seinem Südwesten ziemlich eng an den erstgenannten anlehnt. Zu ihm gehört vor allen Dingen das Plateau an dem Goplosee, die Höhen zwischen Posen und Frankfurt (der Spiegelsberg bei Sternberg), die sogenannte märkische Schweiz und die Rüdersdorfer Berge, sowie die Müggelsberge im Osten von Berlin. Die Natur dieser Hügelzüge ist von derjenigen der ersten Gruppe wenig verschieden. Bei Inowraclaw enthalten sie ein großes Steinsalzlager, im Osten und Westen von Fankfurt Braunkohlen und bei Rüdersdorf liefern sie Kalkstein und Gyps. Auch sie bilden an den großen Flüssen Norddeutschlands ganz besonders gute und praktikable Übergänge, so bei Posen und Frankfurt wie auch bei Berlin.

Der baltische Landrücken streicht im Osten alpin, wie das Thal der Ostsee, lenkt aber im Westen allmählich in die herzynische Streichungsrichtung ein. Er hat seine bedeutendste Ausdehnung und Höhe im Osten, während er sich im Westen allmählich verschmälert und verflacht. Man unterscheidet in ihm die Seenplatten von Preußen, Pommern und Mecklenburg, sowie die Landrücken von Schleswig-Holstein und Jütland. Bedeutende Anhäufungen von diluvialem Sand und Kies sind auch für den baltischen Landrücken charakteristisch, den größeren Teil seines Bodens nennt man indeß in Nordwestdeutschland Geestboden, d. i. ein Gemenge von Sand, Lehm und Thon, in dem der erste Bestandteil mehr oder minder vorherrscht. Zu einem großen Teile mit Heidekraut (in Holstein) oder dürftigem Kieferwald bedeckt (in der Tuchler Haide), ist er doch zumeist für den Ackerbau, besonders für den Roggen- und Kartoffelbau, ziemlich gut geeignet. An nutzbaren

Mineralien ist er sehr arm, und nur in Mecklenburg finden sich zahlreichere Braunkohlengruben in ihm. Ein großes Steinsalzlager, das er bei Segeberg in Holstein enthält, vermochte man des eindringenden Wassers wegen nicht bergmännisch zu bearbeiten.

§ 130. Im Gegensatze zu den aufgeführten Hügelzügen stehen in Norddeutschland die ausgedehnten, zuweilen vollkommene Ebenen darstellenden Flußniederungen, die dort, wo sie nicht durch ungünstige Gefällsverhältnisse der Flüsse und durch undurchlässige Bodenschichten versumpft sind, meist eine große Fruchtbarkeit besitzen. Es gehören hierher die Oderebene bei Breslau, die Elbebene (mit ihren südlichen Seitenbuchten) bei Magdeburg, die Weser- und Emsniederungen, die niederrheinische Ebene, die Marschengegenden an der Nordseeküste, die untere Odergegend (die Uckermark und der Pyritzer Weizacker), die Stolpe-, Weichsel-, Pregel- und Memelniederung. Die Sümpfe in diesen Niederungen haben sich teilweise durch künstliche Entwässerung in fruchtbares Land verwandelt, so z. B. der Oderbruch unterhalb Küstrin, teilweise lassen sie sich als ergiebige Torfgruben ausbeuten, so z. B. das Havel-Luch in der Mark Brandenburg. Für die niederdeutschen Städte (Berlin, Hamburg) spielt das dadurch gewonnene Brennmaterial eine sehr wichtige Rolle. Die Sümpfe haben ihre größte Ausdehnung in der westlichen Hälfte Norddeutschlands, gerade hier arbeitet man aber gegenwärtig sehr eifrig und erfolgreich daran, sie künstlich in ertragreiches Acker- und Wiesenland zu verwandeln (z. B. bei Papenburg in den Sümpfen des Saterlandes).

Von sehr hoher Fruchtbarkeit ist das norddeutsche Tiefland schließlich auch in seiner südlichen Randgegend, wo es sich mit dem deutschen Mittelgebirgslande berührt. Dort spielt der diluviale Sand und Kies bei der Zusammensetzung des Bodens eine geringere Rolle als die Verwitterungsprodukte der in der Nähe anstehenden Felsen. Die Gegend von Liegnitz in Schlesien, von Lommatzsch in Sachsen, von Altenburg in Thüringen und die Braunschweiger sowie die Soester Börde zählen aus diesem Grunde zu den besten Ackergegenden Deutschlands.

§ 131. Der Verkehr in dem norddeutschen Tieflande ist teilweise noch von der Gestaltung des deutschen Mittelgebirges abhängig, da die natürlichen Hauptstraßen des deutschen Berglandes sich gern möglichst geradlinig in dem norddeutschen Tieflande fortsetzen. Zum Teil erklärt es sich so, daß besonders starke Verkehrsströmungen zu bemerken sind auf der Linie Koblenz-Kassel-Erfurt-Leipzig-Dresden-Breslau, sowie auf der Linie Köln-Minden-Hannover-Magdeburg-Berlin-Frankfurt-Posen. Der zweite Teil der erstgenannten Verkehrslinie ist natürlich auch dadurch ganz besonders belebt, daß er zwei der reichsten deutschen Produktionsgebiete (Sachsen und Schlesien) durchschneidet, der zweite Teil der letztgenannten Linie dagegen (Magdeburg-Posen) bildet außerdem noch die Mittellinie des nordostdeutschen Flachlandes. Daß auf den spezielleren Verlauf jener ostwestlichen Hauptverkehrslinien auch noch andere Umstände, wie die Lage guter Flußübergänge (Magdeburg, Frankfurt, Posen, Breslau), die Produktionsverhältnisse, die Rührigkeit der Menschen bestimmter Gegenden rc. einen großen Einfluß ausgeübt haben, ist selbstredend.

In der Richtung von Süd nach Nord haben für die Verkehrsbewegung Norddeutschlands vor allen Dingen die großen Ströme ein entscheidendes

Wort zu sprechen. Entlang dem Rhein, entlang der Weser, entlang der Elbe und entlang der Oder bewegen sich die Waaren und Menschen in Norddeutschland am lebendigsten, nicht blos durch die Schiffahrt, sondern auch durch die Landwege und Eisenbahnen, die stets die Nachbarschaft der Flüsse suchen und die dieselben nur dort meiden, wo die Flüsse sie durch Sümpfe oder Überschwemmungen unmöglich oder schwierig machen. Die norddeutsche Elblinie setzt übrigens von Magdeburg ab außer ihr eigenes oberes Thal noch eine zweite Verkehrslinie des deutschen Mittelgebirgslandes fort, nämlich jene alte Hauptstraße, die von Baiern und dem Brenner durch die bequeme Pforte zwischen dem Thüringerwald und dem Fichtelgebirge nordwärts strebt. Die durch lokale Verhältnisse zu erklärende Blüte großer Handelsplätze übt natürlich ebenfalls auf den Verlauf der wichtigsten Verkehrsströmungen einen mächtigen Einfluß aus, und Linien wie diejenigen von Köln nach Bremen und Hamburg oder von Hamburg nach Berlin oder von Berlin nach Königsberg (und Petersburg) finden wohl am besten dadurch ihre Erklärung. Eine wichtige Verkehrslinie, die Berlin berührt, entsteht übrigens noch dadurch, daß die untere Elbe ziemlich genau die gradlinige Fortsetzung der oberen Oder bildet. Dieselbe ist gegenwärtig sowohl durch die Kanalverbindung zwischen der Oder und Spree, als auch durch die wichtige Eisenbahnlinie Breslau—Berlin—Hamburg bezeichnet.

Klima Deutschlands.

§ 132. Das Klima des Deutschen Reiches ist infolge der Lage des Landes kontinentaler als dasjenige Frankreichs und Britanniens, aber bei weitem nicht so kontinental als dasjenige Rußlands. Deutschland hat also zwar strengere Winter als die erstgenannten Länder (zuweilen — 30° C.), aber weit mildere Winter als das letztgenannte Land. Am mildesten sind die Winter in dem Rheinthale, sowie auch im Neckar-, Main-, Mosel- und Lahnthale und in Nordwestdeutschland, am rauhesten dagegen sind sie in der Gegend des Spirdingsees, die man wohl zuweilen als das „deutsche Sibirien“ bezeichnet, und ähnlich auch noch in dem Gebiete der Weichsel, der Warte und der oberen Oder, sowie in der südöstlichen Hälfte von Baiern und Württemberg. Bei den letztgenannten Gegenden erklärt sich das außer durch die kontinentalere Lage auch durch die größere vertikale Erhebung. — Die Sommertemperaturen Deutschlands sind verhältnißmäßig hohe und wirtschaftlich günstigere als auf den britischen Inseln. Sie sprechen sich am charakteristischten darin aus, daß der Weinbau in Deutschland bis über den 52.° n. Br. hinaus betrieben werden kann. Am höchsten sind die Sommertemperaturen in den oben bezeichneten südlichen Thalgegenden, die also in jeder Beziehung die klimatisch günstigsten des Deutschen Reiches sind, und in dem östlichen Binnenlande, das dadurch gewissermaßen reiche Entschädigung für die harten Winter erhält. Vernachlässigt bezüglich der Winter- wie bezüglich der Sommertemperaturen sind nur die höher gelegenen Gebirgsteile, die aus diesem Grunde auch gern von Schneebergen, Winterbergen, rauher Alp ꝛc. reden. Allenthalben im Deutschen Reiche, selbst auch in den meisten Gebirgsteilen, ist die Temperatur noch vorzüglich geeignet für den Bau des nordeuropäischen Obstes, wie für die Kultur der nordeuropäischen Waldbäume und Cerealien.

An Niederschlägen empfängt Deutschland infolge seiner Lage einen geringeren Betrag als die britischen Inseln, aber einen reichlicheren als Rußland und Ungarn. Sein Regenreichtum dürfte sehr zu seinem Vorteile am meisten demjenigen von Frankreich entsprechen, so daß also der Boden von Deutschland zur Ernährung der Pflanzen überall genügend befeuchtet wird. Der Westen und Norden ist natürlich durch die größere Nähe des Meeres feuchter als der Osten, indeß ist dieser Unterschied kein sehr schroffer. Ganz besonders regenreich sind die Gebirgsgegenden (die südliche Hälfte der baierischen Hochebene, die Vogesen, der Schwarzwald, die Eifel, das Sauerland, der Harz und der Thüringerwald 2c.). Die regenärmsten Gegenden (Schlesien, Posen, Brandenburg und Sachsen) empfangen die reichlichste Regenmenge während des Sommers, was wieder in wirtschaftlicher Beziehung als ein Vorteil betrachtet werden muß, da die Gewächse ebenso wie die fließenden Gewässer in der warmen Jahreszeit den Regenmangel am stärksten empfinden würden. Der regenarme Herbst, der das Innere von Ostdeutschland auszeichnet, kommt namentlich der Kultur des Weines und des Obstes in dieser Gegend sehr zu gute.

Das Flußnetz Deutschlands.

§ 133. Bei weitem der größte Teil der deutschen Ströme folgt in seinem Laufe der nordwestlichen Abdachung des deutschen Bodens, gehört also den Meergebieten der Nordsee und der Ostsee an. Nur der Südosten von Baiern und Württemberg (wenig über $^1/_{10}$ des deutschen Reichsgebietes) sendet seine Ströme in der entgegengesetzten Richtung dem Schwarzen Meere zu. Als Wasserstraßen spielen die Nordseeströme Rhein und Elbe im deutschen Verkehre die unbestrittene Hauptrolle, nächst ihnen die Ostseeströme Weichsel, Memel und Oder, dann erst die Weser und Ems sowie die Donau. Von den Nebenflüssen jener Ströme sind am bemerkenswertesten die Spree und Warte, der Main und Neckar, sowie die Saar und die Lahn. Von hoher Wichtigkeit für den Handel mit der Schweiz ist außerdem auch noch der Bodensee.

Die Gesamtlänge aller deutschen Wasserstraßen betrug 1879: 12 440 km. Davon kamen reichlich 11 000 km auf die Flüsse, und nur etwa 1400 km auf die Kanäle. Nur etwas über 1200 km von den Wasserstraßen waren für große Flußschiffe (mit 1,50 m Tiefgang), etwas über 4600 km für ziemlich große (mit 1 m Tiefgang), 5700 km aber für mittlere und kleine zu befahren.

§ 134. Der Rhein ist durch seine ganze Natur ein Schiffahrtsstrom von höchster Qualität. Als Alpenstrom zeichnet er sich zwar in seinem Oberlaufe durch ein sehr starkes Gefäll und durch einen sehr wilden Charakter aus (besonders zur Zeit seines Hochwassers), zugleich aber hat er als solcher auch eine sehr bedeutende und eine verhältnißmäßig sehr gleichförmige Wasserfülle. Weil er sich im Gegensatz zu den anderen großen Alpenströmen frühe von dem Hochgebirge wegwendet und unterhalb der Aarmündung nur noch niederne Bergländer zu seinen beiden Seiten hat, und weil er deshalb also nur von Nebenflüssen ruhigen Charakters geschwellt wird, so zeichnet er sich

auch bereits in der unteren Hälfte der oberrheinischen Ebene durch einen ziemlich ruhigen Lauf aus, den er im allgemeinen auch bis zu seiner Mündung beibehält. Nur in dem romatischen Gebirgsdurchbruche bei Bingen hatte er früher Stromschnellen, die künstlich beseitigt werden mußten. Infolge seiner Lage in der Zone der mildesten Winter des deutschen Reichsgebietes ist er auch nur in einem sehr geringen Maße von Eisbedeckung und Eisgängen heimgesucht. So hat also der Rhein als natürliche Verkehrsader sowohl vor den west- und südeuropäischen Strömen als auch vor den osteuropäischen Riesenströmen unschätzbare Vorzüge, die ihn zur besten natürlichen Schiffahrtsstraße Europas machen. Dazu kommt auch noch, daß er sich in die Nordsee ergießt, also in jenes Meer, das gegenwärtig im Weltverkehre die erste Rolle spielt. Wenn der Rhein in den früheren Zeiten als Schiffahrtsstraße nicht im entferntesten die große Rolle gespielt hat, die ihm die Natur selbst zuweist, so lag das vor allen Dingen an der politischen und wirtschaftlichen Uneinigkeit Deutschlands, die gerade in der Rheingegend am ausgeprägtesten war, und die den Verkehr auf dem Rheine in einem Übermaße mit Zöllen beschwerte, während sie andrerseits zugleich auch eine einheitliche Korrektur und Regulierung seines Laufes verhinderte. Wenn die Rheinlande und Deutschland sich in gesünderer Weise wirtschaftlich entwickelt hätten, wäre der Rhein vielleicht längst von seiner Mündung bis Köln für Seeschiffe fahrbar gemacht. Kein europäischer Strom läßt eine derartige Regulierung seines Laufes so leicht und so notwendig zugleich erscheinen wie der Rhein. Für Schiffe von 1,50 m Tiefgang ist er gegenwärtig fahrbar bis Mannheim, so daß sich bis hieher auch die Fahrten der großen Rheindampfer erstrecken können. Durch die Aar wird die Schweiz, durch die Ill das Elsaß, durch die Mosel Lothringen und die Rheinprovinz, durch den Neckar und den Main das schwäbisch-fränkische Bergland, durch die Lahn ein Teil von Hessen-Nassau, durch die Ruhr und Lippe endlich Westfalen in das Verkehrsgebiet des Rheins hineingezogen. Da nun die meisten dieser Gebiete — die zusammen eine Fläche von reichlich 220 000 km oder 4000 Q.M. ausmachen — in irgend einer Weise durch reiche Produktion (Holz, Kohlen, Eisen, Salz, Getreide, Obst, Wein, Industrie-Artikel 2c.) ausgezeichnet sind, so tragen auch die genannten Nebenflüsse sehr erheblich mit dazu bei, das Verkehrsleben auf dem Rheine zu einer außerordentlichen Entfaltung zu bringen und dem Flusse eine hohe kulturhistorische Mission zuzuweisen.

§ 135. Die Ems, die ihre Quellen in den Sümpfen des Teutoburger Waldes hat, ist ein reiner Tieflandstrom mit sehr langsamem Gefäll, durch die Sumpflandschaften an den Ufern und durch die reichen Niederschläge ihres Gebietes ziemlich wasserreich und wie der Rhein ohne langandauerndes Wintereis. Natürliche Hindernisse eines höher entwickelten Schiffahrtslebens auf ihm waren bisher die verhältnißmäßig geringe Produktivität seiner Uferländer und die Seichtigkeit seines Laufes. Daneben hemmte aber vor allen Dingen auch hier die Gespaltenheit des deutschen Reiches, die an der Ems bis in die Mitte unseres Jahrhunderts in der politischen Spannung zwischen Preußen und Hannover zum Ausdruck kam, die Flußschiffahrt durch Zölle, sowie durch unterlassene Regulierung in sehr lästiger Weise. Erst in der allerneuesten Zeit wurde in der letztgenannten Beziehung der Anfang zu

besserer Verwertung des Stromes gemacht, und gegenwärtig ist derselbe auf einer Strecke von nahe 200 km für ziemlich große Kähne (mit 1 m Tiefgang), auf der Hälfte dieser Strecke sogar für sehr große (von 1,50 m) schiffbar. Bis Leer können mit der Flut selbst größere Seeschiffe (mit 4 m Tiefgang) gelangen. Durch eine Kanalverbindung mit dem Rheingebiete, sowie durch die Trockenlegung der Ufersümpfe würde sich die Bedeutung der Ems als Schiffahrtsstraße voraussichtlich noch sehr bedeutend erhöhen lassen.

§ 136. Die Weser kommt (als Werra) von dem südlichen Teile des Thüringerwaldes und wird von dem hessischen und niederrheinischen sowie von dem thüringer Berglande her durch beträchtliche Nebenflüsse verstärkt (Fulda mit Eder, und Aller mit Ocker und Leine). Auf der größten Strecke ihres Laufes bis Minden hat sie ein sehr starkes Gefäll, da aber ihre Quellen während des Sommers und Herbstes im allgemeinen spärlicher fließen als während des Frühjahrs und Winters so hat sie zugleich auch einen sehr stark wechselnden Wasserstand, und besonders während des Spätsommers ist sie sehr seicht. Oberhalb Bremen ist sie nur für Kähne von 1 m Tiefgang, oberhalb Minden sogar nur für solche von 3/4 m Tiefgang zu befahren. Zu den natürlichen Hindernissen der Schiffahrt kamen auch bei diesem Flusse die jahrhundertelangen Beschwernisse durch Zölle und der Mangel einer einheitlichen Stromregulierung, so daß die Weser unter den deutschen Hauptströmen für die deutsche Flußschiffahrt relativ die geringste Qualität bis auf den heutigen Tag behalten hat. Eine künstliche Verbindung der Weser mit ihren Nachbarströmen ist in Folge der politischen Zerrissenheit Deutschlands ebenfalls unterblieben. Der Oste-Hamme-Kanal, der nur für kleinere Kähne fahrbar ist, verbindet die Unterweser nur mit der Mündung der Elbe.

Von ihren Nebenflüssen sind schiffbar die Fulda von Hersfeld, die Hunte von Oldenburg, die Aller von Celle und die Leine von Hannover an. Die Länder, die durch diese Flüsse in das Schiffahrtsgebiet der Weser hineingezogen werden, sind zum Teil sehr produktionsfähige, zum Teil sind sie aber ähnlich wie bei der Ems wenigstens bisher wenig produktiv gewesen (namentlich die Lüneburger Heide und die Sumpflandschaften Oldenburgs).

§ 137. Die Elbe hat ihre wichtigsten Quellflüsse (die Moldau und die Elbe) auf dem Böhmerwald und auf dem Riesengebirge, empfängt aber außerdem auch noch beträchtliche Wassermassen von dem Erzgebirge und Fichtelgebirge (Eger, Mulde und Saale mit Elster) sowie von dem Thüringer Berglande (die Nebenflüsse der Saale: Unstrut und Bode) und von dem norddeutschen Tieflande (besonders die Havel mit der Spree und die Elde). Da nur etwa 1/3 ihres Laufes in dem deutschen (böhmischen) Gebirgslande liegt, so ist sie durch ihre Gefällsverhältnisse der Schiffahrt viel günstiger als die Weser. Da sie aber ähnlich wie die Weser eine stark wechselnde Wasserfülle hat, so erreicht sie bezüglich ihrer Qualität als Schiffahrtsstrom bei weitem nicht den Rhein, um so mehr als auch bei ihr aus ähnlichen Gründen wie bei den anderen westdeutschen Strömen eine einheitlichere Regulierung erst in der allerneusten Zeit begonnen hat. Für große Flußschiffe (von 1,50 m Tiefgang) ist die Elbe nur bis zur Havelmündung, für ziemlich große (von 1 m Tiefgang) nur bis Magdeburg schiffbar. Kleine Fahrzeuge können auf ihr bis Melnek und auf der Moldau sogar bis Budweis gelangen.

Während auch der Elbe die künstliche Verbindung mit dem Wesergebiete vollkommen fehlt, ist dieselbe zwischen der Elbe und Oder durch einen Spree-Oder-Kanal (den Friedrich-Wilhelms-Kanal) und durch einen Havel-Oder-Kanal (den Finow-Kanal) hergestellt worden.

Unter ihren schiffbaren Nebenflüssen zeichnet sich vor allen Dingen die langsam fließende Havel mit der Spree aus, die sogar die Oberelbe (von Magdeburg an) bezüglich der Schiffbarkeit sehr bedeutend übertrifft, indem sie Kähne von 1 m Tiefgang bis zu der Abzweigung des Finow-Kanals gelangen läßt. Beide Flüsse haben übrigens durch ihre Kanalverbindungen mit der Oder sehr an Bedeutung gewonnen. Eine geringere Bedeutung hat die Saale mit der Unstrut, und ebenso die Elde. Das holsteinsche Flüßchen Stör könnte vielleicht für die Herstellung eines Kanals von der Nordsee nach der Ostsee Bedeutung erlangen.

Die Länder des Elbgebietes sind sehr reiche Produktions- und Konsumtionsgebiete namentlich an dem Oberlaufe des Flusses (Böhmen, Königreich und Provinz Sachsen, Thüringen) und in der Nähe der Mündung (die Elbmarschen). Die an der Unterelbe gelegenen Landschaften (Fläming, Havel-Luch, Altmark, Lüneburger Heide, Mecklenburgischer und Holsteinischer Landrücken) sind arm und nur stellenweise durch eine reichere Produktion ausgezeichnet (Berlin).

Die **Eider**, welche die Provinz Schleswig-Holstein quer durchschneidet, ist verhältnißmäßig gut schiffbar, da sie ähnlich wie die Havel und Elde durch ein sehr schwaches Gefäll und durch eine beträchtliche Tiefe ausgezeichnet ist. Man hat dieselbe bereits am Ende des vorigen Jahrhunderts zur Anlage eines Nordsee- Ostsee-Kanales benutzt, der indessen nur für kleinere Fahrzeuge benutzbar ist.

Die **Trave** ebenso wie die **Warnow** haben nur durch ihre der Seeschiffahrt zugänglichen Mündungen eine höhere Wichtigkeit.

§ 138. Die **Oder** entspringt nebst der Mehrzahl ihrer linken Nebenflüsse (Oppa, Neiße, Katzbach, Bober) auf den Sudeten und wird von rechts her außer durch die Warte (mit Netze und Prosna) nur durch kleine Flüßchen (Klodnitz, Malapane zc.) verstärkt. Ihre allgemeine Laufrichtung geht nach Nordwesten. Von ihrer Mündung erweitert sie sich zu dem Stettiner Haff, das durch die Inseln Usedom und Wollin von der Ostsee getrennt ist, und das sich durch drei Mündungen (Peene, Swine und Divenow) in dieses Meer ergießt. Da die Oder das Gebirgsland sehr zeitig verläßt, so sind ihre Gefällsverhältnisse verhältnißmäßig günstige. Die Wildheit der Sudetenströme begünstigt aber sehr ihre Versandung, und durch die Trockenlegung der Sümpfe, sowie durch die Ausrottung der Wälder, welche man in ihrem nicht sehr regenreichen Gebiete nur im Vereine mit künstlichen Vorkehrungen zur Gleichmäßigerhaltung des Wasserstandes hätte vornehmen sollen, ist der Wasserstand in ihr ebenfalls ein stark wechselnder. Auch die lange Eisbedeckung mindert den Wert des Flusses als Schiffahrtsstraße. Für [illegible]schiffe ist sie bis Stettin, für Kähne von 1 m Tiefgang bis Breslau, [illegible]re Kähne bis Ratibor schiffbar. Außer mit der Spree und Havel son. [illegible] er durch ihren Zufluß Netze und den Bromberger Kanal mit der allerneu. [illegible] erbunden. Wie die Kanalverbindungen mit den nachbarlichen

Stromgebieten, so sind auch die vorgenommenen Regulierungsarbeiten an der Oder verhältnißmäßig vorzügliche zu nennen — die Oder war der einzige große Strom, bei dessen wirtschaftlicher Verwertung und Regulierung nicht zahlreiche Territorialherren mitzusprechen hatten. — Wenn der Strom trotzdem in seinem Oberlaufe nicht die Rolle für den Handel und Verkehr spielt, die er spielen sollte, so sind dafür also vorwiegend die natürlichen Schwierigkeiten verantwortlich zu machen.

Von den schiffbaren Nebenflüssen ist namentlich die Warte hervorzuheben, die sogar einen größeren Schiffahrtsverkehr aufweist als die obere Oder. Auch die Ucker und die Ihna sind schiffbar.

Die Länder, welche von der Oder und ihren Nebenflüssen entwässert werden, sind nur zum Teil sehr reiche (Schlesien, Uckermark), zum Teil sind sie wirtschaftlich noch unvollkommen entwickelte (die ehemaligen polnischen Gebiete).

§ 139. Die Weichsel, die nebst einer Reihe von oberen Nebenflüssen den Karpaten entquillt, berührt zwar bereits in ihrem Oberlaufe das deutsche Gebiet, gehört aber als Schiffahrtsstrom dem Deutschen Reiche erst in ihrem Unterlaufe an, während sie in ihrem Mittellaufe russisch und in ihrem Oberlaufe östreichisch ist. Auf deutschem Gebiete ist sie als eine gute Schiffahrtsstraße zu bezeichnen, die allenthalben für ziemlich große Kähne (von 1 m Tiefgang) befahrbar ist. Für Seeschiffe ist von ihren Mündungsarmen nur die Danziger Weichsel brauchbar. Nogat (schiffbar) und Alte Weichsel fließen in das seichte Frische Haff. Der Wasserstand ist in der Weichsel weniger wechselnd als in der Oder und Elbe, was sich einesteils aus der bedeutenderen Höhe ihres Quellgebirges, anderenteils aus dem Vorhandensein weiter Ufersümpfe, die den Fluß in den trockenen Monaten speisen, erklärt.

Die Eisbedeckung im Winter und die zumeist furchtbaren Eisgänge unterbrechen die Schiffahrt auf der Weichsel noch länger als auf der Oder.

Die schiffbare Elbing, die ebenfalls in das Frische Haff mündet und sich dabei mit den Nogat-Armen verflicht, ist interessant durch das großartige Bauwerk des Oberländischen Kanals, der sie mit den sogenannten Oberländischen Seen (Geserichsee, Drewenzse 2c.) und dadurch zugleich mit der Weichsel (bei Thorn) in Verbindung setzt. Dieser Kanal ebenso wie die sonstigen Regulierungsanlagen in dem Unterlaufe der Weichsel sind in mancher Beziehung mustergiltige.

Die Landschaften an der deutschen Weichsel sind zumeist reiche Ackergegenden. Das Verkehrsleben des Flusses wird aber ganz besonders dadurch bedeutend, daß derselbe zugleich ein Hauptvermittler des deutschrussischen Grenzhandels ist (ganz besonders des Holzhandels).

Der Pregel ist ebenso wie die Ems ein reiner Tieflandstrom, der namentlich durch die Angerapp, den Abfluß der großen Masurischen Seen (Spirding- und Mauersee 2c.) sowie durch die Alle verstärkt wird. Besonders die Alle und der untere Pregel (von Wehlau ab) bilden eine Wasserstraße von guter Qualität. Dasselbe gilt auch von der Deime, die sich bei Tapiau von dem Pregel nordwärts abzweigt, um in das Kurische Haff zu münden.

Die Memel, die ebenfalls ein reiner Tieflandstrom mit schwachem Gefäll ist, gehört gleich der Weichsel dem deutschen Reiche nur in ihrem

Unterlaufe an. Ihr Wasserstand ist relativ gleichmäßig, und nur das lange Wintereis hemmt die Schiffahrt wesentlich. Von Tilsit ab ist die Memel ein ausgezeichneter Schiffahrtsstrom, der die Weichsel und die Oder hinsichtlich der Tiefe noch übertrifft. Unterhalb Tilsit trägt er Kähne von 1,50 m Tiefgang, sonst allenthalben wenigsten solche von 1 m.

Als Vermittler des deutschrussischen Grenzhandels steht er der Weichsel nur hinsichtlich des Floßverkehrs wesentlich nach.

§ 140. Die Donau (Vergl. auch § 186) ist zwar gleich dem Rheine ein Alpenstrom, weicht aber im übrigen in ihrer ganzen Natur von demselben ab und ist nicht in demselbem Grade wie der Rhein ein Kulturstrom ersten Ranges. Vor allen Dingen ist hierbei an ihre Mündung in das abgeschlossene und gezeitenlose Schwarze Meer mit seinen verkehrsarmen Uferländern zu denken. Außerdem aber wird der Verkehr auf ihr auch noch durch andere Eigenschaften des Flusses und ihrer Ufergegend erschwert. Soweit die Donau das Deutsche Reich angeht, ist sie namentlich als ein Schiffahrtsstrom von sehr niedriger Qualität zu bezeichnen. Der Umstand, daß die Donau innerhalb des Deutschen Reiches dem Alpengebirge entlang läuft und außerdem auch beträchtliche deutsche Mittelgebirge in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft hat, bewirkt, daß sie durch zahlreiche wilde Ströme, die in sie münden, und die große Massen von Gebirgsschutt in ihr aufhäufen, eine sehr unregelmäßige Tiefe und ein sehr unregelmäßiges Gefäll erhält. Von Ulm an schiffbar, ist sie doch in Deutschland nirgends mit metertiefen Kähnen zu befahren. — Ihr Nebenfluß Inn (nebst Salzach), der als der eigentliche Quellfluß der Donau betrachtet werden muß, hat zwar durch die Alpengletscher eine nie versagende reiche Wasserfülle, ist aber auch innerhalb des Deutschen Reiches noch zu wild für die Bergfahrt, und auch auf ihm können nur kleine Fahrzeuge befördert werden. Der Donau-Main-Kanal sowie die Altmühl sind ebenfalls nur für mittlere Kähne (von 1 m Tiefgang) schiffbar.

In Östreich liegen die Verhältnisse für die Donauschiffahrt günstiger, und dadurch hat die Donau als natürliche Verkehrsader für Deutschland wenigstens indirekt eine höhere Bedeutung. Obwohl die deutschen Landschaften an der Donau nur teilweise zu den produktivsten des Reiches zählen (der Dungaboden bei Straubing, die bairische Hauptstadt München, Augsburg 2c.), so würde doch nach dieser Seite hin das Verkehrsleben auf der Donau günstige Bedingungen haben.

Die Bevölkerung Deutschlands.

§ 141. Hinsichtlich der Nationalität und Sprache ist die deutsche Bevölkerung eine ziemlich einheitliche, indem von den 45 Millionen Bewohnern des Reiches mehr als 41 Mill. (c. 92%) das Deutsche als ihre Muttersprache sprechen. Der beträchtlichste Bruchteil nichtdeutscher Bevölkerung findet sich im Osten Deutschlands (in Schlesien und Posen), wo etwa 2½ Millionen Polen unter deutscher Herrschaft leben. Die Zahl der Franzosen (namentlich bei Metz, etwa 200 000) sowie diejenige der Dänen (150 000) und Litauer (150 000) ist dem gegenüber unbedeutend.

Juden wohnen in dem Deutschen Reiche etwa 500 000. Alle fremden Bestandteile der deutschen Bevölkerung (noch nicht 4 Millionen) vermögen den einheitlichen Charakter und die einheitlichen Bestrebungen des deutschen Volkes nicht wesentlich zu stören, so daß also die wirtschaftliche Entwickelung Deutschlands durch dieselben in keiner Weise gefährdet werden kann. — Die religiöse Spaltung, welche durch das deutsche Volk geht, erscheint infolge der hohen Bildung des deutschen Volkes gegenwärtig ebensowenig gefährlich. Dieselbe ist aber für die ungesunde wirtschaftliche Entwickelung Deutschlands in den früheren Zeiten (im dreißigjährigen Kriege) zu einem großen Teile mit verantwortlich zu machen. — Das den deutschen Stämmen eigentümliche Sonderstreben, das auch heutigen Tages noch die gemeinsamen Interessen des Gesamtvolkes häufig aus dem Auge verliert, ist ganz besonders für das Handels- und Verkehrsleben eine größere Gefahr. Dasselbe ist viel weniger in den natürlichen Kontrasten des deutschen Landes und Volkes als in den historischen Verhältnissen begründet. Selbst der Gegensatz zwischen dem oberdeutschen und niederdeutschen Stamme ist bei weitem nicht ein so scharf ausgesprochener wie derjenige zwischen den Süd- und Nordfranzosen oder zwischen den Engländern und Schotten. Die Verschiedenheit des Charakters und der Lebensweise sowie auch der wirtschaftlichen Leistungen ist bei den einzelnen Stämmen aber keine beträchtlichere als in anderen europäischen Staaten, und jedenfalls keine so beträchliche, um eine vollkommene politische und wirtschaftliche Zersplitterung, die den einzelnen Stämmen wie dem ganzen Volke schaden muß, zu rechtfertigen. Innerhalb der Verfassung des Deutschen Reiches, an dessen Spitze seit dem 18. Januar 1871 ein erblicher Kaiser aus dem Hause Hohenzollern steht, und das außer dem Gesandtschafts-, Konsular- und Verteidigungswesen ganz besonders auch das Handels- und Verkehrswesen (Münze, Maß, Gewicht, Zölle, Post- und Telegraphenwesen 2c.) leitet, bleibt übrigens den einzelnen Stämmen hinreichender Spielraum für die Geltendmachung ihrer Sondereigenschaften und Sonderinteressen.

Außer durch verschiedene Nationaleigenschaften, die das deutsche Volk charakterisieren, — physische Kraft, Ruhe, Bedachtsamkeit, Arbeitssamkeit, Beharrlichkeit 2c. — wird dasselbe ganz besonders auch durch seine hohe Volksbildung, durch die es alle Nationen Europas hinter sich läßt, zu einem der leistungfähigsten Völker auch in wirtschaftlicher Beziehung.

Die sehr starke Bevölkerungszunahme, die die Volkszahl in Deutschland in einem drei bis vier Mal kürzeren Zeitraume verdoppelt wie in Frankreich, in Verbindung mit einer eigentümlichen Wanderlust, die in der deutschen Natur liegt — daneben aber auch allerlei andere Umstände — veranlassen eine sehr starke Auswanderung nach anderen europäischen und nach den transoceanischen Ländern. Diese Erscheinung muß als eine für deutschen Handel und Verkehr sehr vorteilhafte betrachtet werden, da ja die Auswanderer auch in ihrer neuen Heimat gewisse Bedürfnisse noch lange behalten, die sie nur aus der Heimat befriedigen können. Noch vorteilhafter freilich wäre es, wenn der Strom der deutschen Auswanderung von Deutschland aus nach ganz bestimmten Gebieten geleitet würde, denen dadurch ein dauerndes deutsches Gepräge gegeben würde, etwa wie es von England aus bezüglich der englisch-irischen Auswanderung geschieht. Dadurch

würden der deutschen Industrie wichtige Absatzgebiete geschaffen und erhalten werden können. Die Einheitslosigkeit des deutschen Volkes und die Kraftlosigkeit der deutschen Centralregierung, wie sie bis vor kurzem bestand, hat es verschuldet, daß die deutsche Auswanderung nicht zur Begründung deutscher Kolonien benutzt worden ist.

Die Produktionsverhältnisse.

§ 142. Die Pflanzenwelt Deutschlands ist wie diejenige der meisten Kulturländer Europas im Laufe der beiden letzten Jahrtausende durch den Menschen total umgestaltet worden. Während zur Zeit des römischen Schriftstellers Tacitus noch ungeheure Urwälder fast ganz Deutschland bedeckten, wird heute der größte Teil (68 %) der deutschen Bodenfläche landwirtschaftlich benutzt und nur etwa 1/4 davon (ziemlich 26 %) ist Waldland geblieben. Nahezu die Hälfte (48 %) des deutschen Bodens ist eigentliches Ackerland, nahezu 1/5 (20 %) Wiesen- und Waideland, und etwa 1/140 Garten- und Weinbergsland (in Frankreich ist ziemlich 1/20 des Landes Weinbergsfläche!). Der Schwerpunkt der pflanzlichen Produktion Deutschlands liegt hiernach in dem Baue von Feldfrüchten. In erster Linie steht unter den deutschen Feldfrüchten der Roggen, der nahezu auf 1/4 (23 %) der gesamten Ackerfläche gebaut wird (jährlich etwa 100 Mill. hl), und der in Deutschland die Hauptbrodfrucht bildet. Die zweite Feldfrucht bildet der Hafer, mit dem ziemlich 15 % der Ackerfläche bebaut sind, und der in Deutschland vorzugsweise als Pferdefutter verwendet wird. Die Kartoffel nimmt etwa 11 %, der Weizen 7 %, die Gerste 6 %, die Rüben ebenso wie die Erbsen ziemlich 2 % der deutschen Ackerfläche ein. Hinsichtlich seiner Roggen-, Hafer- und Gersteproduktion (100, resp. 120, resp. 40 Mill. hl jährlich) steht das Deutsche Reich in Europa nur hinter Rußland, hinsichtlich seiner Weizenproduktion nur hinter Frankreich, Rußland, Spanien und Italien zurück. Hinsichtlich seiner gesamten Getreideproduktion (310 Mill. hl) wird es nur von Rußland übertroffen, hinsichtlich der Kartoffelproduktion (272 Mill. hl) aber ist es das erste Land der Erde. Trotzdem deckt es seinen Bedarf an Brodfrüchten neuerdings nicht mehr vollkommen selbst, sondern es bedarf für einige Tage Getreidezufuhr (etwa in demselben Maße wie Frankreich). Auch Ölfrüchte und Flachs werden im Deutschen Reiche in beträchtlichen Mengen gewonnen. Weinbau (5 bis 6 Mill. hl jährlich) treibt man vorzugsweise nur in der Rhein-, Mosel-, Neckar- und Maingegend, in beschränkterem Maße aber auch an der Saale (Naumburg), Elbe (Meißen) und Oder (Grünberg ꝛc.). Bis in den äußersten Norden gedeiht das gewöhnliche Obst, und einige nördlich gelegene Gegenden sind z. B. noch durch vorzügliche Apfelsorten berühmt (Stettin in Pommern, Gravenstein im nördlichen Schleswig ꝛc.) — Tabak- und Hopfenbau treibt man mit gutem Erfolge namentlich in Süddeutschland, indeß fehlen beide Gewächse auch in den nördlichen Gegenden keineswegs vollständig. — Der deutsche Wald ist heute fast ausschließlich Kulturwald, und nur in den Alpen, in dem Böhmerwald und im Glatzer Gebirge finden sich noch Waldstrecken, die vom Menschen weder benutzt noch gepflegt werden, und die man deshalb als Urwald bezeichnen darf. Reiner Laub-

wald, der einst in Deutschland die weitesten Flächen bedeckte, und der vorzugsweise aus Eichen und Buchen besteht, herrscht nur noch in Nordwestdeutschland und teilweise an der Ostseeküste vor, der schneller wachsende und wirtschaftlich ertragreichere Nadelwald dagegen, der auf den Gebirgen zumeist aus Fichten, in dem sandigen Diluviallande aus Kiefern zusammengesetzt ist, bildet weit ausgedehntere Bestände im Osten und Süden Deutschlands. Die Bewirtschaftung der deutschen Wälder ist eine musterhafte.

§ 143. Wie der Ackerbau und die Forstkultur, so steht auch die Viehzucht im Deutschen Reiche in hoher Blüte. Bezüglich der Pferdezahl steht Deutschland in Europa nur dem Russischen Reiche nach. Vorzügliche Rassen züchtet man namentlich in Ost- und Westpreußen, aber auch in Posen und Mecklenburg, sowie in den Marschendistrikten ist die Pferdezucht bedeutend. Bezüglich der Rinderzahl (ziemlich 16 Mill.) steht Deutschland ebenfalls nächst Rußland unter den europäischen Staaten obenan, jedoch wetteifern seine Rassen durch ihre Qualität nur in Oldenburg, Hannover und Schleswig sowie in der bairischen Alpengegend mit den holländischen und schweizer Rassen. Die Schafzucht (25 Mill.) wird vorzugsweise in Pommern, Mecklenburg, Preußen, Posen, Schlesien und Sachsen getrieben. Die Schweine (7 Mill.) sind am zahlreichsten in Mitteldeutschland (Sachsen und Thüringen).

§ 144. Kohlenfläche besitzt Deutschland etwa 9000 qkm, so daß damit auch die Hauptgrundlage einer bedeutenden Industriethätigkeit gegeben ist. Steinkohlen finden sich in 13 getrennten Revieren, von denen sich die bedeutendsten in Westfalen (2200 qkm), Schlesien, Rheinland und im Königreich Sachsen befinden. Braunkohlenlager sind namentlich im Gebiete der mittleren Oder und der Saale zahlreich. Obwohl die deutschen Kohlengegenden für den Konsum bei weitem nicht so günstig liegen wie die englischen, so ist die deutsche Kohlenförderung doch eine so gewaltige geworden, daß sie gegenwärtig der englischen namentlich auf dem französischen und holländischen Markte bedeutende Konkurrenz macht. Die jährliche Produktion beträgt mehr als 1000 Millionen Centner und steht nur hinter der englischen (2600 Mill. Ctr.) zurück. — Eisenerz fördert Deutschland ebenfalls beträchtlich mehr als jeder andere kontinentale Staat Europas (40 Millionen Ctr.) Die bedeutendsten Eisenerzfundstätten liegen in Rheinland, Westfahlen, Schlesien, Hessen-Nassau und Elsaß-Lothringen. Hinsichtlich der Förderung von Silber ist Deutschland durch das sächsische Erzgebirge das erste Land Europas, und hinsichtlich der Blei-, Kupfer- und Zinkförderung steht es wenigstens unter den enropäischen Ländern mit obenan.

Durch seine Steinsalzproduktion (900 Mill. Ctr.) ist Deutschland das erste Land der Erde. Vor allen Dingen sind die Provinz Sachsen (Staßfurt), das Herzogtum Anhalt und das Königreich Württemberg (Hall) durch die Gewinnung dieses Minerals ausgezeichnet.

Die industrielle Produktion.

§ 145. Die industrielle Produktion hat außerhalb England und Belgien kaum in irgend einem Lande günstigere geographische Bedingungen als in Deutschland, und daher ist dieselbe auch thatsächlich von Alters her eine

sehr bedeutende. Nur in der Zeit des politisch-wirtschaftlichen Elendes, das durch den dreißigjährigen Krieg über Deutschland hereinbrach, verfiel neben dem Handel auch die Industrie. In neuerer Zeit hat sie sich aber, besonders nach den Napoleonischen Kriegen, verhältnißmäßig rasch wieder erholt. Und namentlich seit der wirtschaftlichen Einigung Deutschlands durch den Zollverein (1851) hat sie einen so ungeheuren Aufschwung genommen, daß Deutschland heute hinsichtlich der Industrie mit den ersten Staaten der Erde wetteifert, und daß es darin nur von Großbritannien und von den Vereinigten Staaten von Nordamerika wesentlich übertroffen wird. Der französischen Industrie ist die deutsche im allgemeinen ebenbürtig, und nur in einzelnen Zweigen, namentlich hinsichtlich gewisser Luxusindustriezweige, steht sie noch hinter derselben zurück, während sie andrerseits in gewissen Zweigen den Vorrang für sich in Anspruch nehmen darf (in der Eisenindustrie, Maschinenindustrie 2c.). Die Zahl der Dampfmaschinen-Pferdekräfte, die in Deutschland zur Anwendnng kommen (4½ Mill.) übertrifft diejenige der in Frankreich in Anwendung gebrachten um nahezu die Hälfte. Neben der Dampfkraft sind aber in der deutschen Industrie im engeren Sinne gegenwärtig auch noch etwa 4 Millionen Menschen thätig.

Die **Metallverarbeitung** steht unter den deutschen Industriezweigen obenan, ganz besonders aber die Eisen- und Stahlverarbeitung. Die Stahlbereitung hat selbst die englische übertroffen, und an Eisenbahnschienen erzeugt Deutschland nächst England das größte Quantum (jährlich c. 400 000 Tonnen). Da die Eisenindustrie eine in hohem Grade bodenständige ist, so sind begreiflicherweise namentlich Rheinland, Westfalen und Schlesien durch dieselbe ausgezeichnet. Weltberühmt sind die großen Gußstahlfabriken von Essen und Bochum, die Messer- und Klingenschmieden von Solingen und Remscheid. Die Nadelfabrikation ist namentlich in Aachen und Iserlohn, die Gewehrfabrikation in Suhl, Sömmerda, Solingen 2c., andere Eisenindustriezweige in Hagen, Hamm, Altona, Lüddenscheid, Witten, Gleiwitz, Aalen 2c. vertreten.

Durch die Herstellung von **Kurzwaaren** und sogenannten leonischen Waren (aus unechtem Silber) ist Nürnberg, durch die Herstellung von ächten Gold-, Silber- und Bijouteriarbeiten Berlin, Pforzheim, Hanau, Frankfurt und Augsburg ausgezeichnet.

Der **Maschinenbau** ist am höchsten entwickelt im Königreiche Sachsen (Chemnitz) sowie in den preußischen Provinzen Brandenburg (Berlin), Rheinland (Essen, Düsseldorf, Köln 2c.), Sachsen, Schlesien (Breslau) 2c.

Die **Verarbeitung von Erden und Steinen** ist am bedeutendsten in Schlesien, Baiern, Rheinland, Sachsen (Königreich) und Brandenburg, die **Porzellanfabrikation** insbesondere in Berlin, Meißen und München, die **Glasfabrikation** an dem Abhange der Sudeten, in dem Böhmerwald, in der Mark Brandenburg (Baruth) und am Hunsrück, die **Steingutfabrikation** bei Waldenburg (Schlesien).

Physikalische und optische Instrumente werden namentlich in Berlin, München und Leipzig, **Nähmaschinen** in Berlin, Dresden, Hamburg und Frankfurt a. M., **Schnellpressen** in Würzburg, **Prägmaschinen** in Grevenbroich und München-Gladbach (Rheinland), **Uhren** in Berlin, Glashütte (Königreich Sachsen) und im Schwarzwald gefertigt.

In der Pianofortefabrikation zeichnen sich vor allen Dingen Berlin, Stuttgart, Leipzig, Dresden und Breslau aus, in der Möbelfabrikation Berlin, Dresden, Breslau, München und Stuttgart. Durch Spielwarenfabrikaton genießt das thüringische Sonneberg und ebenso auch Nürnberg Weltruf. Die Bierbrauerei blüht am meisten in Süddeutschland (München, Nürnberg 2c.), doch sind auch eine große Anzahl norddeutscher Städte in diesem Industriezweige bedeutend (namentlich Berlin, Dresden, Braunschweig und Breslau). Die Tabakindustrie ist am beträchtlichsten in Bremen, Hamburg, Magdeburg, Berlin, Leipzig, sowie in verschiedenen Städten der Pfalz, die Zuckerfabrikation und Zuckerraffinerie in den Provinzen Sachsen und Schlesien sowie in Anhalt und Braunschweig, die chemische Industrie in den Provinzen Rheinland, Sachsen, Hannover und Hessen-Nassau, sowie in den Königreichen Baiern und Sachsen und in dem Großherzogtume Hessen.

Die Papier- und Lederindustrie ist am höchsten in den Provinzen Brandenburg und Rheinland, sowie in dem Königreiche Sachsen und dem Großherzogtume Hessen entwickelt. Durch feine Ledergalanteriewaren insbesondere sind namentlich Berlin und Offenbach bemerkenswert. In den verschiedensten Arten von Modewaren hat Berlin einen erfolgreichen Kampf mit Paris aufgenommen.

Die verschiedenen Textilindustriezweige stehen in Deutschland ebenfalls in hoher Blüthe, indessen ist namentlich die Seiden- und Wollenindustrie außer in England auch in Frankreich noch höher entwickelt. Die Baumwollenindustrie ist erst infolge der Annexion des Elsaß der französischen ebenbürtig und bezüglich des Quantums von verarbeitetem Rohstoff ($2^1/_2$ Mill. Ctr.) überlegen. Dieselbe beschäftigt gegenwärtig in ihren Fabriken etwa 5 Mill. Spindeln, und sie ist am beträchtlichsten im Elsaß (Mühlhausen), in Sachsen (Chemnitz, Plauen 2c.), Westfalen (Elberfeld und Barmen 2c.), Rheinland (München-Gladbach 2c.) und Baiern (Augsburg). Die Wollwaren- und Tuchindustrie des Deutschen Reiches ist hinsichtlich des Verbrauchs von Rohstoff zwar nicht so bedeutend, wie diejenige Frankreichs, Großbritanniens und Rußlands, sie wetteifert aber hinsichtlich der Qualität ihrer Erzeugnisse mit allen anderen. Ihre Hauptsitze hat sie in Rheinland (Aachen), Brandenburg (Kottbus, Luckenwalde 2c.), Schlesien (Görlitz 2c.) und Sachsen (Werdau, Glauchau, Krimmitzschau, Großenhain 2c.). — Die Flachs-, Hanf- und Jute-Industrie ist zwar in Deutschland ebenfalls weniger umfangreich als in Irland, Frankreich und Östreich-Ungarn, sie darf aber trotzdem auch als ein wohlentwickelter Industriezweig bezeichnet werden. Ihre Hauptsitze befinden sich in Westfalen (Bielefeld), Sachsen (Zittau und Umgegend) und Schlesien (Umgegend von Hirschberg). Damaste liefert insbesondere Zittau, Spitzen das sächsische Erzgebirge, Zwirn Schlesien und Sachsen, Seilerwaren Hamburg, Bremen, Stettin 2c. Die Seidenindustrie ist in Deutschland ein jüngerer Industriezweig als in Frankreich und Italien, sie ist aber in den Provinzen Rheinland (Krefeld) und Brandenburg (Berlin) in raschem Aufblühen begriffen.

Die Handels- und Verkehrsverhältnisse des Deutschen Reiches.

§ 146. Die Lage Deutschlands im Herzpunkte des europäischen Erdteils, das Vorhandensein einer ausgedehnten Küste, namentlich auch das Vorhandensein einer den größten transoceanischen Fahrzeugen zugänglichen atlantischen (Nordsee-) Küste, und eine verhältnißmäßig reiche eigene Produktion konnten nicht verfehlen, seit uralten Zeiten eine lebhafte Handelsthätigkeit in Deutschland hervorzurufen. Daß bereits in den vorhistorischen Zeiten ein reger Handel und Verkehr innerhalb der deutschen Gauen und an den deutschen Grenzen vorhanden war, bezeugen uns zahllose Funde in den Pfahlbauten, in den Hünengräbern 2c. In der Römerzeit fand insbesondere eine starke Ein- und Ausströmung von Waren nach Gallien und Italien hin statt. Gemäß der gesamten Kulturentwickelung Europas waren es dann auch während des früheren Mittelalters vor allen Dingen die den Bruchstücken des alten Römerreiches nächstgelegenen Gegenden Deutschlands (das Donau und Rheingebiet), in denen sich ein höher entwickeltes Haudelsleben entfaltete. Nachdem die deutsche Kultur in diesen Gebieten aber selbständig geworden war, drang sie auch weiter nordwärts und ostwärts vor, und damit wurde auch der Norden und Osten von Deutschland von Handel und Verkehr reicher belebt. Zu dem Handelsplätzen im Donau- und Rheingebiet (Regensburg, Wien, Augsburg, Ulm, Nürnberg, Basel, Straßburg, Mainz, Franfurt a. M., Köln 2c.) traten allmählich auch Bremen, Hamburg Braunschweig, Magdeburg, Erfurt, Leipzig, Frankfurt a. O., Breslau, Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig 2c. Während aber die Blüte des süddeutschen Handels vor allen Dingen an die Blüte der italienischen Handelsrepubliken Venedig und Genua geknüpft war, stellte sich der norddeutsche Handel verhältnißmäßig frühe auf eigene Füße, und unter der Führung der norddeutschen Seestädte (Lübeck, Hamburg, Bremen), die mit zahlreichen Binnenstädten zum Hansabunde zusammentraten, beherrschte derselbe allmählich ganz Nordeuropa. Die Kreuzzüge dehnten die Handelsbeziehungen Deutschlands auch auf die Mittelmeerländer und den Orient aus. Man darf behaupten, daß Deutschland in jener Zeit, wo es politisch der mächtigste Staat Europas war, auch zugleich der erste Handelsstaat war. Mit dem Verfalle des Hansabundes, der Hand in Hand ging mit dem Zerfalle Deutschlands in machtlose Kleinstaaten, verfiel — — wenn gleich langsamer — auch der deutsche Handel, und andere Staaten traten in den Vordergrund: Spanien, Holland, Frankreich, England. Ganz besonders versäumte Deutschland — lediglich infolge seines politischen Verfalls, und infolge seiner politischen Machtlosigkeit —, sich gleich jenen Nationen die großen Entdeckungen des 15. Jahrhunderts (des Kolumbus und Vasco de Gama) praktisch nutzbar zu machen und ein transoceanisches Kolonialreich zu erwerben. Seiner geographischen Lage und seinen natürlichen Hilfsquellen nach wäre es dazu vielleicht besser als irgend eine andere Macht fähig gewesen. Wie Deutschland aber bezüglich seines Außenhandels durch den Mangel an Zusammenhalt in den Hintergrund gedrängt wurde, so geschahen auch bezüglich des Binnenhandels durch Zölle und Accisen, durch mangelhafte Regulierung der Flüsse, durch Unterbleiben von Kanal- und

Straßenbauten, durch mangelnde Einheit von Münze, Maß und Gewicht rc. bedauerliche Rückschritte, oder das Fortschreiten ging doch in wirtschaftlicher Beziehung bei weitem schwerfälliger vor sich als in den Nachbarstaaten. Eine Wendung zum Besseren trat erst ein, als durch das Bemühen Preußens während der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts der deutsche Zollverein in das Leben gerufen wurde. Freiheit des Handels und Verkehrs im Inneren und Einheit desselben dem Auslande gegenüber wurden von jener Zeit an wieder das Losungswort des deutschen Kaufmannes, und die Beseitigung der kleinlichen Schranken der Produktion und des Verkehrs zwischen den deutschen Einzelstaaten sowie die Zusammengeschlossenheit des deutschen Wirtschaftsgebietes nach außen verfehlte nicht die günstigsten Wirkungen auszuüben. Der Außenhandel Deutschlands nahm von da an einen so gewaltigen Aufschwung, daß sich sein Wert in wenigen Jahrzehnten versechsfachte, natürlich mußte damit zugleich aber auch der Binnenhandel bedeutend gehoben werden, was ganz besonders in der Vervollkommung des Postverkehrs und in der Verdichtung des Eisenbahnen- und Telegraphennetzes seinen Ausdruck fand. Der deutsche Zollverein erwies sich als eine so gesunde Organisation, daß er den Krieg von 1866 nicht nur überdauerte, sondern daß er aus demselben nur noch mehr gekräftigt hervorging, insofern er durch den Zollbundesrat und das Zollparlament eine feste Leitung erhielt. Die Begründung des Deutschen Kaiserreiches führte alsdann einen noch weiteren äußeren und inneren Ausbau der wirtschaftlichen Vereinigung der deutschen Einzelstaaten mit sich, und auch dieser muß dem deutschen Handel und Verkehre im Inlande wie im Auslande zum Segen gereichen. Die deutsche Centralregierung gewährt dem deutschen Handel und Verkehr im Auslande vor allen Dingen wirksame Vertretung durch Konsuln sowie kräftigen Schutz durch Kriegsschiffe. Außerdem betrachtet dieselbe aber auch das deutsche Auswanderer- und Kolonialwesen nicht mehr mit Gleichgiltigkeit, sondern sie sucht dasselbe zu Gunsten des deutschen Handels in festere Bahnen zu leiten. Im Inneren des Reiches hat sie Einheit in Münze, Maß und Gewicht hergestellt, und die wichtigen Verkehrseinrichtungen der Post und des Telegraphen hat sie — ausgenommen in Baiern und Württemberg — ganz in ihre Verwaltung genommen. Bezüglich der Eisenbahnen sowie auch der Land- und Wasserstraßen hat die Reichsregierung wenigstens ein oberstes Aufsichts- und Gesetzgebungsrecht, und ebenso verhält es sich mit dem Bank- und Versicherungswesen, den Erfindungspatenten rc. Da ein großer Teil der Einkünfte Deutschlands in Zöllen und Verbrauchssteuern (auf Bier, Branntwein, Zucker, Tabak) besteht, so hat die Reichsregierung natürlich auch einen maßgebenden Einfluß auf die gesamten Finanzen. Die schwarzweißrothe Flagge des deutschen Heeres und der deutschen Kriegsflotte ist auch zugleich die Flagge der deutschen Handelsmarine. Das Handelsrecht ist ebenfalls für das ganze Deutsche Reich ein einheitliches. Die bisher aus dem deutschen Zollgebiet ausgeschlossenen Gebiete (die Freihäfen Hamburg, Bremen rc.) werden voraussichtlich ebenfalls in dasselbe hineingezogen werden.

§ 147. Die politisch-wirtschaftliche Reorganisation, welche auf die angegebene Weise in Deutschland vor sich ging, hat sich auch — trotz einer

hereingebrochenen allgemeinen Handelskrisis — sehr schnell als eine segensreiche für den deutschen Handel und Verkehr erwiesen.

Im Jahre 1872 stand Deutschland bezüglich seines Außenhandels außer hinter Großbritannien auch noch hinter Frankreich zurück, gegenwärtig aber hat es Frankreich beträchtlich überflügelt, und es ist auf diese Weise der zweitwichtigste Handelsstaat der Erde geworden. Sein gesamter Außenhandel betrug 1878 über 6 600 Mill. Mark (der englische nicht ganz 12 300 Mill., der französische nicht ganz 5 900 Mill. Mark). Wenn die Einfuhr (reichlich 3 700 Mill. Mark) in Deutschland beträchtlich stärker ist als die Ausfuhr, so ist das eine Erscheinung, wie sie auch bei Großbritannien und Frankreich zu beobachten ist. Dem stark entwickelten Außenhandel gemäß ist auch die deutsche Handelsflotte eine der bedeutendsten der Erde (1880: 1,100 000 Tonnen). Nur die englische, die nordamerikanische und die norwegische Flotte ist bedeutender, was bezüglich Norwegens namentlich aus der geringen Entwickelung der übrigen Verkehrswege erklärlich ist. Die Zahl der in den deutschen Häfen eingelaufenen Schiffe betrug 1878 cirka 52 000 oder $7\frac{1}{2}$ Mill. Tonnen. Die Landkommunikation ist innerhalb des Deutschen Reiches ebenso wie an den deutschen Grenzen ebenfalls eine hochentwickelte. So besitzt Deutschland unter den Großstaaten Europas nächst Großbritannien das dichteste Eisenbahnnetz (1878: 31 628 km, oder 586 km auf 10 000 qkm). Charakteristisch für das deutsche Eisenbahnnetz ist das Vorhandensein einer großen Anzahl Knotenpunkte ersten Ranges (Berlin, Leipzig, Düsseldorf, Köln, Frankfurt a. M., Straßburg, München, Breslau ꝛc.), also eine gewisse Decentralisation. „Das französische Eisenbahnnetz ist ein Spinnennetz, das deutsche ein Fischernetz“, sagt Peschel sehr bezeichnend. Während die Zahl der von den deutschen Eisenbahnen beförderten Personenkilometer im Jahre 1868 wenig über $3\frac{1}{5}$ Mill. betrug, war dieselbe im Jahre 1878 auf ziemlich $6\frac{1}{6}$ Mill. gestiegen. Die Zahl der beförderten Tonnenkilometer (exkl. Viehtransport) stieg in demselben Zeitraume von 5 Mill. auf $11\frac{1}{7}$ Mill.

Das Telegraphennetz (reichlich 60 000 km) ist in Deutschland ebenfalls ganz besonders in der neuesten Zeit ein ungemein dichtes geworden, und dasselbe wird hinsichtlich der Lebhaftigkeit des Verkehrs, den es vermittelt, nur von dem britischen, nordamerikanischen und französischen übertroffen. Die Kunststraßen sind fast allenthalben im Reiche vorzügliche und haben eine Gesamtlänge von von mehr als 100 000 km. Minder günstiges ist von den deutschen Wasserstraßen zu sagen. Die Regulierung der Flüsse sowie die Anlage der Kanäle hat in den politisch zersplitterten Teilen Deutschlands zu sehr im argen gelegen, als daß die wenigen Jahre der politischen Einheit Deutschlands nach dieser Richtung hin bereits sehr bedeutende Früchte hätte tragen können (Vergl. § 133 ff.).

Der Postverkehr ist in Deutschland lebhafter als in irgend einem Lande, ausgenommen Großbritannien, Nordamerika und die Schweiz. Im Jahre 1878 wurden c. 625 Mill. Briefe und Postkarten, c. 110 Mill. Warenproben und Drucksachen nnd c. 428 Mill. Zeitungsnummern bei der deutschen Post aufgegeben.

Der deutsche Handel und Verkehr richtet sich vor allen Dingen nach England, Östreich-Ungarn, Rußland, Amerika, Holland, Belgien und der Schweiz.

Die wichtigsten Einfuhrartikel sind (dem Werte nach geordnet): Getreide; Spinnstoffe; Vieh und Fleisch; Kolonialwaren; Haare, Federn und Häute; Droguen und Chemikalien; Garne; Bau- und Nutzholz; Seiler- und Webwaren; Sämereien und Früchte; Harze, Fette, Öle, Äther und Seifen; Münzen und Edelmetalle; gegohrene Getränke; Tabak und Tabakfabrikate; Erze und Steine; rohe Metalle; Brennstoffe; Dünger und Abfälle ꝛc.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel dagegen sind: Seiler-, Web-, Wirk- und Kleiderwaren; Getreide, Feldfrüchte und Mahlfabrikate; Vieh und Fleisch ꝛc.; Spinnstoffe; Droguen und Chemikalien; Zucker und Kolonialwaren ꝛc.; Filzstoffe, Haare, Häute und Leder; Erze und Steine; Brennstoffe; rohe Metalle; Sämereien und Früchte; Maschinen und Apparate; Bau- und Nutzholz; gegohrene Getränke; Leder-, Rauch- und Filzwaren; Harze, Fette, Öle und Seifen; Metallwaren; Garne; Stein-, Thon- und Glaswaren; Kurzwaren, Schmuck- und Kunstsachen; Holz-, Schnitz- und Flechtwaren ꝛc.

Die wichtigsten Seehandelsplätze sind: Hamburg, Bremen, Stettin, Danzig, Lübeck und Königsberg; die wichtigsten Binnenhandelsplätze: Berlin, Leipzig, Köln, Breslau, München, Frankfurt a. M., Nürnberg. Dieselben Städte sind gleichzeitig auch die einflußreichsten Börsenplätze. Für den Geldverkehr sind namentlich Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg und Augsburg hervorzuheben.

b. Die einzelnen deutschen Staaten.

Das Königreich Preußen.

§ 147. **Preußen** ist der bedeutendste deutsche Staat, der reichlich 62% (ziemlich 2/3) der Fläche Deutschlands und reichlich 60% (3/5) seiner Bevölkerung umfaßt (ziemlich 350 000 qkm oder 6311 Q.M. und 27,250 000 Einw). Der bei weitem größte Teil Preußens gehört dem deutschen Tieflande an, indessen fallen außer den rheinischen Schiefergebirgen auch beträchtliche Teile des hessischen und thüringischen Berglandes sowie der Sudeten in sein Gebiet. Ganz besonders zwischen dem Südwesten (Rhein- und Moselthal) und dem Nordosten (Gegend des Spirding- und Mauersees) sind die klimatischen Kontraste sehr bedeutende, dieselben sind indessen zu Gunsten der pflanzlichen Produktion im Sommer weniger starke als im Winter. Von den deutschen Flüssen gehören der preußischen Monarchie die gut schiffbaren Unterläufe des Rheins, der Weser, der Elbe, der Weichsel und der Memel mit Ausnahme geringer Strecken, sowie die Gebiete der Ems, Oder und Pregel fast vollständig. Einen großen Betrag von Wasserkräften liefern außerdem die zahlreichen Gebirgsflüsse, besonders in der Rheingegend und in Schlesien. — Von der gesamten Ackerfläche des Deutschen Reiches fallen mehr als 66% (2/3), von dem Forstlande reichlich 60% (3/5), von den Weinbergen dagegen wenig über 14% (1/7) auf Preußen. An der Getreideernte Deutschlands war Preußen im Jahre 1878 mit etwa 66%, an der Rinderzucht nur mit 55%, an der Pferdezucht mit 66%, an der Schafzucht mit 80%, an der Bergwerksproduktion mit ziemlich 82% und an der Steinkohlenproduktion sogar mit 90% beteiligt. Aus diesen Angaben ergiebt sich, daß Preußen

hinsichtlich seiner landwirtschaftlichen Produktion genau den Rang unter deutschen Staaten einnimmt, wie es von ihm seiner Fläche und Bevölkerung nach erwartet werden muß, daß es dagegen hinsichtlich seiner Bergwerksproduktion und der hiervon abhängigen Industrie relativ wesentlich höher steht als das übrige Reichsgebiet. Preußen ist fast in höherem Maße ein Industriestaat als ein Ackerbaustaat. Wenn es von der deutschen Handelsflotte nur etwa 45% besitzt, so ist das daraus zu erklären, daß gerade die bedeutendsten deutschen Küstenplätze nicht in das preußische Staatsgebiet fallen (Hamburg, Bremen, Lübeck, Rostock). Reichlich 83% (5/6) der deutschen Küste kommt auf Preußen. Von den Eisenbahnen des Reiches entfallen auf das preußische Gebiet nicht ganz 63% (5/8).

Die einzelnen Provinzen.

§ 148. 1. **Brandenburg** ist nächst Schlesien die größte Provinz (ziemlich 40 000 qkm oder 724 Q.M. und c. 3²/5 Mill. Einwohner, bezüglich der Fläche etwa 1/9, bezüglich der Einwohnerzahl fast 1/8 der Monarchie), reines Tiefland mit sehr viel Sand- und Sumpfboden (Flämmig, Havel-Buch ꝛc.), aber auch nicht ohne sehr fruchtbare Strecken (Uckermark). Außer durch ihre centrale Lage in dem deutschen Tieflande, resp. in der preußischen Monarchie ist sie vor den meisten anderen Provinzen noch begünstigt durch zahlreiche und gute natürliche Wasserstraßen, die künstlich bequem unter einander in Verbindung zu setzen waren (Elbe, Havel, Spree, Dahme, Warte, Ucker, Finow-, Friedrich-Wilhelms-Kanal ꝛc.). Von der Ackerfläche Preußens kommen auf Brandenburg etwa 11% (1/9), von dem Forstlande mehr als 14% (1/7), von dem Unlande ziemlich 14%, von der Getreideernte wenig über 9% (1/11), von der Bergwerksproduktion (Braunkohlen) nur etwa 1¹/3% (1/75). Die Naturproduktion ist also in Brandenburg geringer als in dem Durchschnitte der Provinzen. An der Industrie des Staates ist die Provinz dagegen sehr stark beteiligt, ganz besonders an der Metall- und Maschinenindustrie, an der Bekleidungs- und Textilindustrie und an der Papier-, Leder- und Holzindustrie.

Die wichtigsten Handelsplätze:

a) Im Regierungsbezirke Potsdam nebst Berlin:

Berlin (1,121 000 Einw.) liegt zu beiden Seiten der in zwei Arme geteilten, schiffbaren Spree, im Centrum der Provinz (der ehemaligen Markgrafschaft) Brandenburg und der gesamten preußischen Monarchie. Die Stadt erwuchs aus den beiden Fischerdörfern Köln (auf der Spree-Insel) und Berlin (rechts von der Spree) erst während des 13. Jahrhunderts und gelangte zu einer höheren Bedeutung erst als die Kurfürsten von Brandenburg sich auf der Spree-Insel eine feste Burg erbauten (1442), um dieselbe später in ihre Residenz zu verwandeln. Ihren Charakter als Industriestadt erhielt sie besonders dadurch aufgeprägt, daß zahlreiche französische Refugiés in ihr angesiedelt wurden, die sich auf Seidenweberei ꝛc. verstanden. Später kam das Wachstum des preußischen Staates natürlich auch der Landeshauptstadt zu gute, und allmählich kamen die großen Vorteile ihrer Lage dabei immer mehr zur Geltung. Ihre dominierende Stellung in der In-

dustrie und in dem Handel Deutschlands ist heute zunächst dadurch begünstigt, daß der gut schiffbare Fluß, an dem die Stadt liegt, außer mit seinem Hauptflusse auch mit der Oder in bequeme Verbindung gebracht werden konnte, daß Berlin also sowohl mit dem bedeutendsten Nordseehafen (Hamburg), als auch mit dem bedeutendsten Ostseehafen (Stettin), als auch endlich mit den großen binnenländischen Handelsplätzen, die an der Elbe und Oder gelegen sind (Magdeburg, Dresden, Frankfurt a. d. O., Breslau), durch ein System von Wasserwegen, dessen Mittelpunkt es ist, in Verbindung steht. Daß auch das deutsche System von Landwegen und Eisenbahnen in Berlin einen natürlichen Hauptknotenpunkt finden mußte, ist aus seiner centralen Lage innerhalb des deutschen Tieflandes begreiflich, um so mehr als die Herstellung dieser Verkehrsstraßen in der Nähe von Berlin kaum irgend welche natürlichen Schwierigkeiten fand.

Die ganze, in den Hauptteilen (Unter den Linden, Friedrichstraße, Wilhelmstraße ꝛc.) echt weltstädtische Anlage von Berlin und ebenso die Mehrzahl der Glanzbauten der Stadt atmen zumeist den Geist der modernen Zeit, dem sie ihre Entstehung verdanken. Zahlreiche großartige Bauten und Denkmäler (namentlich das Schloß, das Museum, die Nationalgalerie, die Universität, das Denkmal Friedrichs des Großen, das Brandenburger Thor, die Siegessäule ꝛc.) verraten uns zwar in erster Linie die hohe politische und geistige Bedeutung der Stadt, dagegen fehlt es auch nicht an solchen, die uns die imposant entwickelte Industrie- und Handelsthätigkeit und den Reichtum des Berliner Bürgertums kund geben (das Rathaus, die Börse, die Kaisergalerie, das Gewerbemuseum, das Borsigsche Etablissement ꝛc.). Deutlicher noch führte die städtische Industrieausstellung von 1879 der Welt vor die Augen, daß Berlin als Industriestadt heute unter den Städten der Erde einen der ersten Plätze beansprucht. Fast jeder Zweig der deutschen Industrie ist in der Reichshauptstadt würdig vetreten, namentlich aber die Maschinen- und Metallwarenfabrikation, die Leder- und Papierverarbeitung, die Bekleidungs- und Möbelindustrie, die Verfertigung wissenschaftlicher Instrumente und die eigentliche Kunstindustrie. Bezüglich der letztgenannten Industriezweige hat Berlin neuerdings einen erfolgreichen Wettkampf mit Paris begonnen. Für den Handel ist Berlin außer als Industriestadt vor allen Dingen wichtig als Hauptmarkt für Getreide, Wolle und Spiritus sowie als erster Geldmarkt Deutschlands (Sitz der Reichsbank und mehrerer Dutzend anderer Banken). Bezüglich des Buchhandels konkurriert es heute mit Leipzig.

Charlottenburg (30 000 Einw.) hat Steingut- und Textilindustrie, spiegelt aber als eine Art Vorstadt von Berlin vor allen Dingen auch noch die Blüte dieser Stadt (namentlich in dem berühmten Floragarten). Spandau (29 000 Einw.), an der Vereinigung von Spree und Havel, besitzt gemäß seinem militärischen Charakter als starke Festung eine große Kanonengießerei und Gewehr- und Pulverfabrik, treibt aber auch bedeutende Schiffahrt. — Potsdam (48 000 Einw.), inmitten großer Havelseen malerisch schön gelegen, entspricht als zweite Residenz (Sanssouci und Babelsberg liegen nahe dabei) Berlin in ähnlicher Weise, wie einst Versailles der französischen Hauptstadt. Neuerdings gewinnt es aber außerdem auch den Charakter einer Industriestadt, besonders durch seine aufstrebende Seiden-, Tapeten- und Tuchfabrikation. — Brandenburg (29 000 Einw.), ebenfalls an der Havel, die

alte Hauptstadt der Mark, treibt Tuch-, Seiden- und Maschinenindustrie, daneben auch Gemüse (Spargel)-Kultur und lebhafte Schiffahrt. — Rathenow und Havelberg an der Havel, sowie Wittenberge an der Elbe treiben ebenfalls Schiffahrt, letzteres ist auch als Eisenbahnkreuzungspunkt, ersteres als Fabrikationsplatz optischer Instrumente wichtig. — Neu-Ruppin (14 000 Einw.) mit einiger Tuchfabrikation und Prenzlau (17 000 Einw.) mit beträchtlichem Getreide- und Viehandel sowie mit Maschinenfabrikation, liegen im Norden der Mark, letzteres an der Ucker (in der fruchtbaren Uckermark). — Neustadt-Eberswalde (10 000 Einw.) hat Eisen-, Stahl- und Papierindustrie rc., Luckenwalde (15 000 Einw.) sehr bedeutende Tuchindustrie. Nahe bei letzterem findet sich das ungeheure Steinsalzlager von Sperenberg, das zu den mächtigsten der Erde gehört; ebenso bei Baruth eine große Glashütte.

b) In dem Regierungsbezirk Frankfurt: Frankfurt (51 000 Einw.) an der Oder, aus einem alten Flußübergange und Stapelorte zu einer wichtigen Hansastadt und zu einem großen Meßplatze erwachsen, hat seine Bedeutung für den osteuropäischen Handel bis auf den heutigen Tag erhalten. Sein Meßgeschäft erstreckt sich namentlich auf Tuch, Leder und Rauchwaren, sein sonstiger Handel auf Landesprodukte, Holz, Spiritus rc. Die Industriethätigkeit in Eisen, Maschinen, Thonwaren rc. ist ebenfalls beträchtlich. — Die Festung Küstrin (14 000 Einw.) an der Vereinigung der Warte und Oder treibt lebhafte Schiffahrt und Handel mit Landesprodukten; Landsberg (24 000 Einw.), an der Warte, ebenso und daneben Maschinen-, Wagen- und Tuchfabrikation. — Guben (26 000 Einw.) an der Lausitzer Neiße hat sehr bedeutende Tuch- und Wollwarenindustrie; ebenso der an der Spree gelegene, rasch emporblühende Eisenbahnknotenpunkt Kottbus (26 000 Einw.). Auch Krossen, Sommerfeld, Forste, Spremberg, vor allen Dingen aber Sorau (15 000 Einw.) beteiligen sich an der hoch entwickelten Wollverarbeitung der Provinz, die letztgenannte Stadt hat auch beträchtliche Leinenindustrie, so wie die benachbarten Gegenden Schlesiens.

§ 149. 2. **Pommern** ist durch seine Fläche (reichlich 30 000 qkm oder 547 Q.M., d. i. nicht ganz 1/11 des ganzen Staates) eine von den mittleren, durch seine Bevölkerungszahl (reichlich 1½ Mill., d. i. etwa 1/18 der Monarchie) aber eine von den kleineren Provinzen Preußens, die unter allen die geringste Volksdichtigkeit besitzt. Die Provinz umfaßt den mittleren Teil des preußischen Ostseeküstenlandes, sowie einen Teil der pommerschen Seenplatte und enthält vielfach trockenen Sandboden (namentlich im östlichen Teile), vielfach aber auch sehr guten Ackerboden (bei Pyritz, an der Oder, Ucker, Peene, Stolpe, sowie auf Rügen). Von der preußischen Ackerfläche besitzt Pommern ziemlich 1/10, von der Forstfläche etwa 1/14, von dem Rinderbestande nicht ganz 1/17, von dem Pferdebestande 1/10. Zur Getreideernte Preußens trägt es 1/12, zur Bergbauproduktion gar nichts bei. Bedeutend ist infolge der langen Küste die Fischerei. Die Industrie ist durch den Mangel an Wasserkräften und nutzbaren Mineralien im allgemeinen schwach entwickelt und nur bezüglich der Verfertigung von Maschinen und Chemikalien von einigem Belang. Ziemlich bedeutend ist dagegen durch die Seehäfen und die schiffbaren Flüsse (Oder, Peene, Ucker, Ihna) der Handel und Verkehr.

Die wichtigsten Handelsplätze:

a) Im Regierungsbezirk Stettin: Stettin (91 000 Einw.), zum größten Teile an dem linken Ufer der Oder, die bis hierher Seeschiffe von reichlich 4 m Tiefgang bequem gelangen läßt, ist nicht nur die Regierungshauptstadt, sondern auch der Hauptsitz des Handels und der Industrie Pommerns. Aus einem wendischen Fischerdorfe wurde es schon im Mittelalter eine beträchtliche Handelsstadt und Mitglied der Hansabundes. Gegenwärtig ist es der bedeutendste deutsche Ostseehafen, der eine Schiffahrtsbewegung von mehr als 1 Mill. Tonnen (250 Mill. Mark) aufweist, und der Dampferverbindungen mit den bedeutendsten Ost- und Nordseehäfen unterhält (Sitz des baltischen Lloyd). Seiner Blüte kommt ganz besonders die Nachbarschaft der bedürfniß- und erzeugnißreichen Reichshauptstadt, die von ihm nur etwa 120 km entfernt ist, zu statten. Haupthandelsartikel Stettins sind: Getreide, Spiritus, Kolonialwaren, Wein, Häringe 2c.; Hauptindustrieerzeugnisse: Maschinen, Schiffe, Zucker, Spiritus, Bier, Chemikalien. — Swinemünde, an der mittleren Odermündung aus dem Stettiner Haff, ist der befestigte Vorhafen Stettins, der Schiffe von größerem Tiefgange aufnimmt. — Anklam (13000 Einw.) ist Seehafen an der Peene, der Schiffe von 3 m Tiefgang zuläßt, mit Gewebs- und Tabakindustrie und lebhaftem Handel. — Stargard (22000 Einw.) an der schiffbaren Ihna ist wichtig durch Tuch- und Leinenindustrie, Woll-, Flachs- und Getreidehandel. —

b) Im Regierungsbezirk Köslin: Köslin (16 000 Einw.) treibt Eisengießerei und Papierfabrikation; Kolberg an der Persantemündung, (15000 Einw.) Schiffahrt, Fischerei und Wollindustrie; Rügenwalde Handel mit pommerschen Gänsebrüsten und Leinenindustrie; Stolpe (20000 Einw.) Schiffahrt, Bernstein- und Leinenindustrie. —

c) Im Regierungsbezirk Stralsund: Stralsund (zieml. 30000 Einw.), mit gutem Hafen, einst die vierte Stadt des Hansabundes, ist noch immer bedeutend durch Seehandel nach Schweden und Dänemark, steht aber jetzt hinsichtlich der Schiffahrtsbewegung hinter zahlreichen deutschen Ostseehäfen zurück. Es hat beträchtliche Industrie in Leinwand, Papier, Maschinen und Chemikalien. — Greifswalde (ziemlich 20 000 Einw.), Universitätsstadt unfern des Greifswalder Bodden, treibt Seehandel, besonders in Getreide, und fabriziert Eisenbahnwaggons; Wolgast an der Peene treibt Schiffsbau und Getreidehandel. —

§ 150. 3. **Westpreußen** ist eine der kleinsten Provinzen, die hinsichtlich der Fläche (26 000 qkm oder 463 Q.M.) nicht viel über $^1/_{14}$, hinsichtlich der Bevölkerung (c. $1^2/_5$ Mill.) sogar nur $^1/_{19}$ von dem Königreiche bildet. Ihr Boden ist reines Tiefland und umfaßt außer der fruchtbaren Weichselniederung auch noch Teile des pommerschen (Turmberg) und preußischen Landrückens, die an manchen Stellen sehr sandig und unfruchtbar sind (Tuchler Heide). Von dem Ackerboden der Monarchie besitzt Westpreußen etwas mehr, als seiner Fläche zukommt (reichlich $^1/_{13}$), von dem Forstboden dagegen nicht ganz so viel ($^1/_{15}$). Von der Getreideernte kommt $^1/_{15}$, von dem Rinderbestande nur $^1/_{20}$, von dem Pferdebestande $^1/_{12}$, von der Mineralproduktion fast nichts auf Westpreußen. Hinsichtlich der Industrie steht die Provinz nur über Posen und noch unter Pommern. Wenn

ihr Handel und Verkehr nichts destoweniger ein ziemlich lebhafter ist, so dankt sie das vor allen Dingen dem großen Strome, der sie durchfließt, sowie der Küste. Das Eisenbahnennetz ist dünn, jedoch wird die Provinz von einer europäischen Hauptbahn (Berlin-Petersburg) durchschnitten.

Handelsplätze:

1) Im Regierungsbezirk Danzig: Danzig (108 000 Einw.), an dem zugänglichsten der Weichselarme und an der innerhalb der Stadt gespaltenen Motlau, ist die natürliche Aus- und Eingangspforte des Weichselgebiets, und hatte als solche bereits im frühen Mittelalter (im 10. Jahrhundert) einen bedeutenden Ruf. Später war es einer der Vororte des Hansabundes, und daß es Jahrhunderte lang der Zankapfel zwischen dem deutschen Orden, Polen, Pommern und Brandenburg war, vermochte seine Handelsblüte nicht zu hemmen. Die Motlau kann Schiffe von über 4 m Tiefgang aufnehmen, und so wetteifert Danzig auch im modernen Verkehre mit den ersten Ostseehäfen. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt etwa 700 000 Tonnen, wobei aber diejenige des Vorhafens Neufahrwasser mitgerechnet ist. Hauptartikel des Handels, der sich namentlich nach England richtet, sind Getreide und Holz sowie Kolonialwaren. Die Industrie erstreckt sich vor allen Dingen auf Schiffsbedarf. Von der alten Handelsblüte zeugen eine Menge origineller Bauten aus dem Mittelalter, die stark an Nürnberg erinnern. — Elbing (36 000 Einw.) an der Mündung des gleichnamigen Flusses und des oberländischen Kanals in das Frische Haff, treibt Seehandel und unterhält Dampferverbindungen mit Königsberg und Danzig. Außer durch Getreide-, Holz-, und Pferdehandel ist es wichtig durch Maschinen- und Metallindustrie. — Die alte Residenz der Hochmeister des deutschen Ordens Marienburg an der Nogat ist Eisenbahnkreuzungspunkt; Dirschau an der Weichsel mit seiner berühmten Eisenbahnbrücke ebenso. —

2) Im Regierungsbezirk Marienwerder: Marienwerder treibt Industrie in Tuch, Leinwand, Leder. — Graudenz (16 000 Einw.). — Thorn (20 000 Einw.) ist eine altertümliche Stadt, unterhalb der Mündung der Drewenz am rechten Weichselufer und an der russischen Grenze gelegen, und dadurch im Besitze einer lebhaften Weichselschiffahrt und eines lebhaften Handels in Getreide, Holz, Wolle 2c.

§ 151. 4. **Ostpreußen**, eine von den größeren Provinzen, macht durch seine Fläche (c. 37 000 qkm) ziemlich $^1/_9$, durch seine Bevölkerungszahl (reichlich $1^9/_{10}$ Mill.) aber nur etwa $^1/_{14}$ der Monarchie aus. Es erstreckt sich über die Pregel- und Memelniederungen und über den größten Teil der preußischen Seenplatte und ist in seiner Natur der Nachbarprovinz sehr ähnlich. Vom Ackerlande der Monarchie besitzt es so viel als seiner Fläche zukommt, nämbesiaulich vom Forstlande etwas weniger, nämlich $^1/_{12}$. Stark entwickelt ist Preußens träg. da es von den Rindern Preußens $^1/_{11}$, von den Schafen $^1/_{10}$, ist infolge der lauher sogar fast $^1/_6$ besitzt. Zur preußischen Ernte trägt Mangel an Wasserkräften als seiner Bodenfläche, aber mehr als seiner Beentwickelt und nur bezüglich Von mineralischen Produkten gewinnt man in kalien von einigem Belang. Znie Fischerei ist ziemlich stark entwickelt, steht häfen und die schiffbaren Flüsse (Ovend zurück. Während es bezüglich der Verkehr. ·tilindustrie) etwas über Westpreußen

und Pommern steht, steht es doch hinsichtlich der Lebhaftigkeit des Handels noch hinter diesen Provinzen zurück. Das Eisenbahnnetz ist dünn. —

Die wichtigsten Handelsplätze:

1) Im Regierungsbezirk Königsberg: Braunsberg an der Passarge (12 000 Einw.) treibt Handel mit Getreide, Flachs 2c. — Königsberg 141 000 Einw.), eine Meile von der Mündung des Pregel in das Frische Haff, im 13. Jahrhundert erbaut, einst Residenz der Hochmeister sowie der ersten Herzöge von Preußen, kann von größeren Seeschiffen der Seichtigkeit des Haffes wegen zwar nicht erreicht werden, treibt aber nichtsdestoweniger außer der Flußschiffahrt auf dem Pregel mit kleinen Fahrzeugen auch lebhafte Seeschiffahrt, so daß seine Seeschiffahrtsbewegung sich auf 700 000 Tonnen beziffert, der Danziger also fast gleichkommt. Übrigens ist es auch Eisenbahnknotenpunkt und an der Linie Berlin-Petersburg gelegen. Der Handel der Stadt bezieht sich namentlich auf Getreide, Flachs, Hanf, Holz und Kolonialwaren, die Industrie auf Eisen, Maschinen, Wollwaaren, Spiritus 2c., sowie auf die Spezialität der Provinz, auf Bernstein. — Pillau, an dem Ausgange des Frischen Haffs (am Pillauer Tief), ist der Vorhafen Königsbergs, der die größeren Fahrzeuge aufnimmt, und der mit Königsberg auch durch eine Eisenbahn verbunden ist. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt gegen 300 000 Tonnen. — Memel (22 000 Einw.), aus einer alten Ordensburg am Ausflusse des Kurischen Haffes entstanden, besitzt einen guten Seehafen (über 4 m tief), der eine noch höhere Bedeutung haben könnte, wenn er in freierer Verbindung mit seinem natürlichen Hinterlande stünde. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt 250 000 Tonnen, und sein Handel erstreckt sich ebenfalls besonders auf Getreide, Flachs und Holz, seine beträchtliche Industrie vorzugsweise auf Maschinen, Schiffsbau 2c.

Im Regierungsbezirk Gumbinnen: Tilsit (22 000 Einw.), an der Memel, treibt Flußschiffahrt, Handel mit Feldfrüchten und Holz, Maschinen- und Lederindustrie. — Insterburg (18 000 Einw.), an der Vereinigung von Inster und Pregel, ist wichtig als Eisenbahnknotenpunkt sowie durch seinen Handel mit Pferden und Landesprodukten und durch seine Industrie in Flachs und Eisen. — Gumbinnen (10 000 Einw.) treibt etwas Leinen- und Tuchindustrie. —

§ 152. 5. **Posen,** in der Fläche (c. 29 000 qkm oder 526 Q.M.) 1/12, in der Bevölkerungszahl (c. 1,600 000) nur 1/16 von der preußischen Monarchie, nimmt die Niederungen der mittleren Warte, der Netze und Obra, sowie die dazwischen liegenden niederen Landrücken ein und ist zu einem großen Teile Sumpf- und Sandland. Von der preußischen Ackerfläche besitzt es 1/10, von der Waldfläche aber nur 1/14. Zur Getreideernte trägt es 1/13, zur Kartoffelernte 1/10 bei, in ersterer Beziehung also nicht ganz so viel, in letzterer mehr als seiner Fläche zukommt. An der Rinderzucht ist es mit 1/15, an der Pferdezucht mit ziemlich 1/11, an der Schafzucht mit 1/8, an dem Bergbau fast gar nicht (nur mit etwas Steinsalz und Braunkohle) beteiligt. Bezüglich der Industrie wie bezüglich des Handels steht Posen am niedrigsten unter den preußischen Provinzen. Das Eisenbahnnetz ist ähnlich dünn wie in Ost- und Westpreußen, vor allen Dingen fehlt es demselben aber noch an jedem direkten Anschlusse an das russische Eisenbahnnetz.

Handelsplätze:

Im Regierungsbezirk Bromberg: Bromberg (32 000 Einw.), an der Brahe und an einem Schiffahrtskanale nach der Netze (an dem sogenannten Bromberger Kanale), Eisenbahnkreuzungspunkt, treibt Handel mit Getreide, Wolle, Holz ꝛc. und ebenso auch Maschinen- und Mehlfabrikation (Dauermehl). — Inowraclaw produziert Salz. — Gnesen (12 000 Einw.), die ehemalige polnische Haupt- und Krönungsstadt, treibt etwas Tuch- und Leinenindustrie.

Im Regierungsbezirk Posen: Posen (c. 65 000 Einw.), an der Warte, eine alte polnische Stadt, dankt seine gegenwärtige Bedeutung als Hauptstadt und als Hauptsitz des Handels und der Industrie der Provinz vor allen Dingen der Kreuzung der alten Verkehrsstraße von Frankfurt nach Thorn und Warschau mit dem schiffbaren Flusse, an dem sie liegt. Der Handel der Stadt, der durch ihre zahlreichen Eisenbahnverbindungen ein sehr lebhafter ist, bezieht sich vor allen Dingen auf Getreide, Wolle, Spiritus und andere Landesprodukte. — Lissa (12 000 Einw.), Rawitsch (12 000 Einw.) und Fraustadt treiben ebenfalls vorwiegend Handel mit Landesprodukten, daneben Industrie in Wolle, Leder, Tabak ꝛc. —

§ 153. 6. **Schlesien** ist die größte unter den preußischen Provinzen (reichlich 40 000 qkm oder 732 Q.M. und c. 4,000 000 Einw.), an Fläche ziemlich 1/8, an Bevölkerungszahl aber reichlich 1/7 des ganzen Staates. Der südwestliche kleinere Teil wird von dem Gebirgslande der Sudeten, der nordöstliche größere Teil dagegen von dem südlichen Hügelzuge des deutschen Tieflandes und von der südlichen Oderniederung eingenommen. Von der preußischen Ackerfläche wie von der Waldfläche besitzt die Provinz reichlich 1/8, woraus man auf ihre verhältnißmäßig große Ergiebigkeit in beiden Beziehungen schließen kann. Unland besitzt Schlesien nur wenig. Zur Ernte Preußens trägt es mehr als 1/7, zur Bergbauproduktion aber sogar fast 1/4 bei. Aus der starken Naturproduktion und aus dem Reichtume an Wasserkräften ist es zu erklären, daß Schlesien unter den preußischen Provinzen eine der industriösesten ist, die hinsichtlich der Textilindustrie sogar Brandenburg übertrifft, während sie in zahlreichen anderen Industriezweigen nur wenig hinter dieser Provinz zurücksteht. Die starke Produktion, sowie die Lage an der schiffbaren Oder und an den Hauptverkehrsstraßen nach Östreich-Ungarn und Rußland bringt selbstverständlich auch ein sehr reges Handels- und Verkehrsleben mit sich, was sich deutlich in der großen Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes kundgiebt. —

Die wichtigsten Handelsplätze:

a) Im Regierungsbezirk Breslau: Breslau (272 000 Einw.), die drittgrößte Stadt des Deutschen Reiches, liegt mitten in der Provinz und in einer fruchtbaren Ebene zu beiden Seiten der in mehrere Arme geteilten Oder, die hier für größere Fahrzeuge schiffbar wird. Die Stadt ist slawischen Ursprungs und seit alten Zeiten ein wichtiges Handels- und Verkehrscentrum des östlichen Mitteleuropa, das trotz wiederholter Zerstörung (im Mongolenkriege 1241, sowie später durch Feuersbrünste) seine Bedeutung bis auf den heutigen Tag erhalten und gesteigert hat. Seine Lage an dem schiffbaren Oderstrome, in der Verlängerung der geraden Linie von Hamburg nach Berlin, vor der

mährischen Pforte und vor den übrigen Sudetenpässen, seine freien und leichten Verbindungen nach dem europäischen Osten, namentlich nach dem Weichselgebiete, die günstigen Produktionsverhältnisse seiner Umgebung endlich machen die Stadt in der That zu einem Hauptsitze des deutschen Handels und der deutschen Industrie überaus geeignet. Selbstverständlich ist es durch diese Umstände auch einer der ersten deutschen Eisenbahnknotenpunkte geworden. Neben Berlin ist Breslau der bedeutendste deutsche Wollmarkt, außerdem aber ist es auch ein Hauptmarkt für Getreide (aus Schlesien, Östreich-Ungarn und Rußland!), Ölfrüchte, Sämereien, Flachs, Spiritus, Hüttenprodukte, Kohlen und Holz. Die Industrie erzeugt fast jede Art von Maschinen, Geweben, Chemikalien, Genußmitteln ꝛc. — Brieg (17 000 Einw.), in einer fruchtbaren Oderebene, fabriziert Leder und Maschinen, Zucker und Cigarren. — Schweidnitz (22 000 Einw.), an der Weistritz, hat sehr mannigfaltige Industrie, besonders in Wolle, Leinwand und Leder (Handschuhe). — Waldenburg (12 000 Einw.) ist ein Hauptmittelpunkt des schlesischen Bergbaus, namentlich auf Kohlen, zugleich mit bedeutender Porzellan- und Glasindustrie. Gottesberg treibt Bergbau auf Kupfer und Kohlen, sowie auch Leinen- und Wollenindustrie; die Festung Glatz (14 000 Einw.), a. d. Neiße, Maschinen- und Bierfabrikation; das Bad Reinerz, Glasschleiferei, Bleicherei und Leinen- und Wollindustrie. — Das Dorf Langenbielau, zwischen Glatz und Schweidnitz, ist ein Hauptsitz der schlesischen Baumwollenindustrie. —

b) Im Regierungsbezirk Oppeln: Die Festung Neiße (22 000 Einw.) treibt Leinweberei; Oppeln (13 000 Einw.), an der Oder, Handel mit Landesprodukten; Leobschütz (11 000 Einw.), Woll- und Leinen-, sowie Glasindustrie; Ratibor (18 000 Einw.), an der Oder, Schiffahrt, Handel mit Acker- und Bergbauprodukten, sowie Woll-, Zucker- und Maschinenindustrie. — Im Osten dieses Regierungsbezirkes ist die wichtigste Bergwerksgegend Schlesiens. Gleiwitz (15 000 Einw.), an der Klodnitz und am Klodnitzkanale, besitzt große Eisen- und Zinkhütten, sowie Eisengießereien, Maschinen-, Draht- und Glasfabriken ꝛc.; Nikolai Eisenhütten und Steinkohlengruben. Kattowitz, Königshütte (28 000 Einw.), Laurahütte, Tarnowitz und Beuthen (21 000 Einw.) sind andere Hauptpunkte der schlesischen Eisenindustrie und des Bergbaus auf Kohlen, Eisen, Zink, Blei ꝛc. —

c) Im Regierungsbezirk Liegnitz: Liegnitz (33 000 Einw.), in fruchtbarer Ebene an der Katzbach, treibt bedeutende Wollenwaren-, Handschuh-, Hut- und Pianofabrikation, sowie Fabrikation von Zucker, Öl und Spiritus ꝛc., daneben auch beträchtlichen Handel mit Getreide und Gartengewächsen. — Die Festung Glogau (20 000 Einw.), an der Oder, verfertigt Tuch, Leinwand, Baumwollenzeug, Zucker, Maschinen, Landkarten ꝛc. — Grünberg (14 000 Einw.) ist durch Weinbau und Weinhandel, sowie durch Tuch- und Campagnerfabrikation wichtig; Sagan (11 000 Einw.), am Bober, durch Tuch- und Baumwollenindustrie; Bunzlau, ebenfalls am Bober, durch Woll-, Thonwaren-, und Glasindustrie. — Hirschberg (15 000 Einw.), am Fuße des Riesengebirges und an der Vereinigung des Bober- und Zackenthales, die zwei wichtige Gebirgsübergänge bilden, früher Hauptsitz der schlesischen Leinenindustrie, treibt jetzt Wollspinnerei, Spitzenfabrikation, Maschinenbau und Handel mit Landesprodukten, Kohlen, Holz, Garn ꝛc. — Das Bad Warmbrunn, sowie das

Dorf Schreiberhau sind durch Steinschleiferei und Glasindustrie ausgezeichnet (Josephinenhütte); Lauban (11 000 Einw.) durch Leinen- und Baumwollenindustrie. — Görlitz (50 000 Einw.), nächst Breslau die bedeutendste Stadt Schlesiens, liegt an der Neiße und an dem nördlichen Ausgange des engen Thales, das das Lausitzer Gebirge von dem Iser- und Riesengebirge scheidet, und das eine der bequemsten Pforten aus Norddeutschland nach Östreich bildet, außerdem aber auch an jener Grenzlinie zwischen dem deutschen Berglande und dem deutschen Tieflande, die notwendigerweise zugleich eine der wichtigsten Verkehrslinien quer durch Deutschland bildet. So ist es als natürlicher Straßenkreuzungspunkt seit alten Zeiten eine wichtige Stadt. Gegenwärtig ein Haupteisenbahnknotenpunt geworden, und begünstigt von starken Wasserkräften, zählt es zu den wichtigsten Fabrikstädten Deutschlands, die sich vor allen Dingen durch die Verfertigung von Tuchen und Maschinen, sowie auch durch den Handel mit Wolle, Getreide 2c. auszeichnet. —

§ 154. 7. **Sachsen** hat nur eine mittlere Ausdehnung (reichl. 25 000 qkm oder 458 Q.M.) aber eine ziemlich große Bevölkerungszahl, (c. 2 1/3 Mill.), so daß es in erstgenannter Hinsicht zwar nur 1/14, in letztgenannter Hinsicht aber reichlich 1/12 des ganzen Staates ausmacht. Die Provinz erstreckt sich über die große Niederung, die sich an der mittleren Elbe und ihren Nebenflüssen ausbreitet, sowie über einen beträchtlichen Teil des Thüringer Berglandes, ist aber durch das Eingreifen nichtpreußischer Gebiete sehr kompliziert gestaltet. Von dem Ackerlande Preußens gehört ihr 1/11, von dem Waldlande dagegen nur 1/16. Zu der Getreideernte trägt sie beträchtlich mehr als 1/8 bei, so daß sie also ähnlich wie Schlesien als ein Hauptkornland gelten muß. Von der gesamten Bergbauproduktion kommt auf Sachsen etwa 1/10, von der Salzproduktion fast die Hälfte (Staßfurt!) und von der Kupferprodukton sogar 7/8 (Harz!). Bezüglich der Industrie, wie bezüglich des Handels und Verkehrs steht die Provinz auf einer sehr hohen Entwickelungsstufe, da ihr außer der reichen Naturproduktion auch die centrale Lage im Deutschen Reiche, sowie gute Naturstraßen (Elbe, Saale 2c.) zu gute kommen. In der Metall- und Maschinenindustrie, sowie in der Herstellung von Chemikalien und Genußmitteln (Zucker) steht Sachsen sogar noch über Schlesien. Der sächsische Handel und Verkehr hält dem schlesischen mindestens das Gleichgewicht. Das Eisenbahnnetz ist wesentlich dichter als in Schlesien und Brandenburg.

Die wichtigsten Handelsplätze:

a) Im Regierungsbezirk Merseburg: Torgau (12 000 Einw.), Festung an der Elbe, treibt Getreide- und Hopfenbau; Wittenberg (13 000 Einw.), ebenfalls an der Elbe, Holz- und Kohlenhandel, sowie Leinen- und Wollenindustrie; Eilenburg (11 000 Einw.), an der Mulde, Kattunfabrikation; Delitzsch (10 000 Einw.), Cigarrenfabrikation. — Halle (71 000 Einw.), an der Saale, die kurz vorher die Elster aufgenommen hat, dankt seinen Ursprung der reichen Salzquelle, die es besitzt. In der neueren Zeit hat es aber ganz besonders als Eisenbahnknotenpunkt und durch die benachbarten Kohlengruben eine noch höhere Bedeutung und den Charakter einer großen Industriestadt erhalten. Die Industrie der Stadt erstreckt sich auf Maschinen (namentlich für landwirtschaftliche Zwecke) auf Zucker, Stärke, Chemikalien, Paraffin 2c., der

Handel außer auf die angegebenen Industrieartikel und auf landwirtschaftliche Produkte namentlich auch auf Bücher (Universität!). — Eisleben (15 000 E.) und Mansfeld am Ostabhange des Harzgebirges treiben Bergbau auf Kupfer; Merseburg (15 000 E.) Maschinenbau und Färberei; Weißenfels (18 000 Einw.) Zucker- und Paraffinfabrikation; Naumburg (17 000 Einw.) Wein- und Gartenbau sowie Wollindustrie, alle drei an der Saale; Zeitz (17 000 Einw.), an der weißen Elster, bedeutende Baumwollen- und Wollenindustrie. Artern an der Unstrut hat ein großes Steinsalzbergwerk und chemische Fabriken. —

b) Im Regierungsbezirk Erfurt: Sömmerda, an der Unstrut, durch die große Gewehrfabrik von Dreyse, (dem Erfinder der Zündnadelgewehre) ausgezeichnet. — Erfurt (53 000 Einw.), in einem nach Süden gerichteten Seitenthale der Unstrut, an der Gera, ist eine der ältesten deutschen Städte, die schon zu Winfrieds und Karls des Großen Zeit einen lebhaften Verkehr mit den slavischen Ländern, im späteren Mittelalter aber besonders mit Nürnberg und Augsburg unterhielt. Gegenwärtig treibt es bedeutenden Gartenbau und Handel mit Sämereien und anderen Garten- und Ackerbauprodukten, daneben aber auch sehr mannigfaltige Industrie. Suhl (12 000 Einw.) in einer preußischen Enclave auf dem Thüringerwalde besitzt wichtige Eisengruben und Gewehrfabrikation; Mühlhausen (23 000 Einw.), an der Unstrut, Textilindustrie, Uhrgehäusefabrikation ꝛc.; Langensalza (10 000 Einw.) Woll- und Baumwollenindustrie; Nordhausen (26 000 Einw.), in dem westlichen Winkel der Goldenen Aue, großartige Branntweinbrennereien (c. 50).

c) Im Regierungsbezirk Magdeburg: Aschersleben (zieml. 20 000 Einw.) hat Woll- und Zuckerfabriken, sowie Braunkohlengruben; ähnlich auch Quedlinburg (18 000 Einw.), das auch eine sehr bedeutende Sämereienkultur betreibt. — Halberstadt (30 000 Einw.) besitzt beträchtliche Tabak-, Zucker-, Leder- und Maschinenindustrie. Alle drei sind übrigens von alters her blühende Städte am Fuße des Harzgebirges. — Staßfurt (12 000 Einw.) an der Bode, besitzt das gewaltigste Steinsalzbergwerk Europas, das trotz seiner Jugend (— das Lager wurde erst 1839 erbohrt —) die großen galizischen Werke bereits weit übertrifft. Das Lager ist über 250 m mächtig und produziert vor allen Dingen an sogenannten Kalisalzen einen bedeutenden Wert. Es giebt zugleich Anlaß zu der hochentwickelten chemischen Industrie der Stadt sowie der ganzen Provinz. Weltberühmt ist das Staßfurter Brom. — Schönebeck (12 000 Einw.), an der Elbe, hat eine der wichtigsten Salinen, deren Produkte ebenso wie diejenigen seiner chemischen Industrie in der Elbe eine vorzügliche Abzugsstraße haben. — Magdeburg (97 000 Einw.) liegt an einer plötzlichen Biegung der Elbe, die hier in drei Arme geteilt und von den Hügeln des Fläming eingeschlossen ist, so daß dadurch sowohl ein jederzeit bequemer Übergang über den Fluß, als auch ein vortrefflicher Baugrund für die Häuser der Stadt geboten war. Schon die Zeiten Karls des Großen kennen es deshalb als einen Handelsplatz, der ähnlich wie Erfurt vor allen Dingen lebhafte Handelsbeziehungen in die slavischen Gebiete unterhielt. In der späteren Zeit gewann sie dazu besonders noch rege Verkehrsbeziehungen nach dem Norden hin, da sie eine der bedeutendsten Hansastädte wurde. Das furchtbare Unglück während des dreißig-

jährigen Krieges, das die Stadt durch Tilly traf, zerrüttete ihre Handelsblüte nur vorübergehend. Heute ist sie Regierungshauptstadt der Provinz und starke Festung, daneben aber auch sehr wichtige Handels- und Fabrikstadt. Infolge ihrer Lage in einer der ertragreichsten Ackergegenden Deutschlands bezieht sich der Handel in erster Linie auf Feldfrüchte, daneben aber auch auf Spiritus, Wein, Kolonialwaren Konserven (Sauerkraut) ꝛc. Ihre Industrie erzeugt besonders Maschinen, Metallwaren, Tabak, Cigarren und baumwollene Gewebe, vor allen Dingen aber Zucker, für welchen Artikel Magdeburg ganz besonders durch die Fabrikvorstädte Sudenburg, Neustadt (25 000 Einw.) und Buckau (27 000 Einw.) der bedeutendste deutsche Erzeugungsplatz ist. Schiffahrtsverbindungen unterhält Magdeburg nicht nur mit Hamburg und Dresden, sondern auch mit Berlin, Stettin, Breslau ꝛc. Außerdem ist es aber auch ein Eisenbahnknotenpunkt ersten Ranges. — Stendal (14 000 Einw.) ist ebenfalls wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und Industrieplatz für Maschinen. Salzwedel treibt mannigfaltige Gewebs-; Burg (östlich der Elbe) sehr bedeutende Tuchindustrie. —

§ 155. 8. **Schleswig-Holstein** ist hinsichtlich seiner Fläche (reichlich 18 000 qkm oder 318 Q.M.) die kleinste Provinz nächst Hessen-Nassau, hinsichtlich seiner Bevölkerungsziffer (1 1/8 Mill.) aber steht es auch noch hinter Hessen-Nassau zurück, so daß es in ersterer Hinsicht 1/19, in letzterer sogar nur 1/24 des gesamten Staates ausmacht. Es hat ähnlich wie Ost- und Westpreußen ziemlich viel Unland, da es neben den fruchtbaren Nordseemarschen nordöstlich von der Elbe auch den vielfach mit Sumpf und Heide bedeckten sandigen Ahlboden des holsteinischen Landrückens einnimmt. Von der Ackerfläche der Monarchie enthält es indeß 1/16, also beträchtlich mehr als die Provinzen im Durchschnitt. Das Waldkleid der Provinz dagegen ist sehr dünn, wohl teilweise durch die stattgehabte starke Ausnützung für den Schiffsbau. Es beträgt nur etwa 1/70 von demjenigen der Monarchie. Zur Getreideernte trägt Schleswig-Holstein ein bedeutend größeres Quantum bei, als seiner Fläche und seiner Bevölkerung zukommt (1/16), in noch höherem Grade aber zur Rinder- und Pferdezucht (1/12, beziehungsweise reichlich 1/16). Bedeutend ist auch seine Fischerei. Bergbau ist natürlich hier ebensowenig vorhanden, wie in den anderen Küstenprovinzen. Wenn nichtsdestoweniger die Industrie ebenso wie der Handel in Schleswig-Holstein verhältnißmäßig höher entwickelt ist als in Pommern und Ost- und Westpreußen, so ist das vor allen Dingen durch die günstigere Lage für den großen Weltverkehr zu erklären. Infolge der stärkeren Küstengliederung der Ostseite, sowie infolge der hamburgischen Konkurrenz richtet sich die Handelsbewegung allerdings vorwiegend auf die Ostseeländer. Das Eisenbahnnetz ist besser entwickelt als in den rein baltischen Provinzen.

Die wichtigsten Handelsplätze:

Im einzigen Regierungsbezirke Schleswig: Kiel (44 000 Einw.), an der großen, tiefen und gegen Seegang und Winde gut geschützten Kieler Föhrde, die den vorzüglichsten Naturhafen Deutschlands bildet, war — obwohl jüngeren Ursprungs als Lübeck — schon als Hansastadt von Bedeutung. Der sogenannte „Kieler Umschlag“, eine Art Messe, die besonders für den Geldverkehr der Provinz eine höhere Wichtigkeit hat, datiert aus jener Zeit.

Heute unterhält die Stadt rege Verbindungen mit den deutschen wie mit den dänischen Ostseehäfen, besonders auch regelmäßige Dampferverbindungen nach Korsör und Kopenhagen. Ihre Schiffahrtsbewegung beträgt etwa ½ Million Tonnen, und ihr Handel erstreckt sich auf die Produkte des Ackerbaues und der Viehzucht, sowie auf Fische, Holz, Kohlen und Wein. Außer den großen Marineetablissements, die Kiel als erster Ostseekriegshafen Deutschlands aufzuweisen hat, besitzt es noch Maschinenfabriken, Mühlenwerke, Schiffswerfte ꝛc. Neumühlen besitzt das größte Mühlenwerk des europäischen Kontinents. — Eckernförde treibt Schiffsbau und Fischfang. — Schleswig (16 000 Einw.), an der Schlei, die nur kleinen Fahrzeugen zugänglich ist, hat seine einstige hohe Handelsblüte nicht bis in die neuere Zeit zu bewahren vermocht. Es zeichnet sich jetzt nur durch einige Industrie (Zuckerfabriken) und durch Fischerei aus. — Flensburg (31 000 Einw.) an der tiefen und geräumigen Flensburger Föhrde, die neben derjenigen von Kiel den besten deutschen Ostseehafen bildet, treibt bedeutenden Seehandel, besonders in Getreide, Sämereien und Kolonialwaren, daneben Industrie in Maschinen, Palmöl, Seife ꝛc. Seine Schifffahrtsbewegung beträgt gegen 200 000 Tonnen. — An derselben Bucht liegt auch Gravenstein, durch seine Äpfel bekannt. — Sonderburg auf Alsen besitzt ebenfalls einen guten Hafen, von dem aus es Fischerei und Schiffahrt treibt; ebenso Apenrade und Hadersleben, letzteres auch durch Handschuhfabrikation ausgezeichnet. — Tondern, im fruchtbaren Binnenlande gegenüber der Insel Sylt mit ihrem Seebade, ist Handelsplatz in Getreide und Vieh, auch durch Spitzenindustrie bekannt. — Husum und Tönning, die zugänglichsten Küstenpunkte an dem seichten friesischen Wattenmeere, verschiffen Getreide und Mastvieh nach England, ersteres ist auch durch ergiebige Austernbänke wichtig, letzteres hat eine Schiffahrtsbewegung von nahe an 150 000 Tonnen. — Rendsburg (12 000 Einw.), an der Eider, noch mehr aber Neumünster (11 000 Einw.) sind Industrieplätze des Binnenlandes, ersteres durch seinen Fluß und den nach der Ostsee führenden Kanal mit lebhafter Flußschiffahrt nach Tönning und Kiel, letzteres mit der bedeutendsten Textilindustrie der Provinz, zugleich wichtigster Eisenbahnknotenpunkt. — Glückstadt liegt an der Elbe und treibt Schiffahrt ebensowie Fischerei. — Altona (91 000 Einw.), die größte und wichtigste Stadt der Provinz, liegt in unmittelbarster Nähe von Hamburg auf demselben hohen Elbufer und ist mit dieser Stadt fast vollständig zu einem einzigen ungeheuren Gebäudekomplexe verwachsen, wie es denn auch in kommerzieller Hinsicht bisher eigentlich nur einen Stadtteil Hamburgs bildete. Die eigene Schiffahrtsbewegung der Stadt beträgt wenig über 100 000 Tonnen und richtet sich besonders auf Süd- und Mittelamerika. Sehr bedeutend ist die Industrie der Stadt, dieselbe erzeugt vor allen Dingen Wollen- und Baumwollenwaren, Lederarbeiten, Möbel, Wagen, Cigarren ꝛc. —.

§ 156. 9. **Hannover** ist durch seine Fläche (reichlich 38 000 qkm oder 699 Q.M.) die dritte, durch seine Bevölkerungszahl (c. 2⅓ Mill.) aber die fünfte preußische Provinz, in ersterer Hinsicht reichlich ⅑, in letzterer aber nur $^1/_{13}$ von dem Königreiche bildend. Die Provinz breitet sich über den größten Teil der durch die Elbe abgeschiedenen Westhälfte des norddeutschen Tieflandes aus, schließt aber daneben auch einen Teil der Weser-

gebirge sowie des Harzgebirges ein. Vom Ackerlande kommt viel weniger auf die Provinz, als man nach ihrer Fläche erwarten müßte (1/14), ebenso von dem Waldlande (1/13), von dem Wiesen- und Weidelande dagegen erheblich mehr (fast 1/4). Zur preußischen Ernte liefert sie 1/12, also weniger als man von seiner Fläche, aber mehr als man von seiner Bevölkerung erwarten dürfte. Von den Rindern der Monarchie besitzt sie 1/10, von den Pferden 1/11, so daß also — entsprechend der großen Weidefläche — die Viehzucht relativ stärker entwickelt ist als der Ackerbau. Man nähert sich gewissermaßen in Hannover bereits holländischen Verhältnissen. Nicht ganz unbeträchtlich ist indeß der hannöverische Beitrag zur preußischen Bergwerksproduktion (1/30), ganz besonders was die Bleierze (1/5), Silbererze (alles preußische Silber!) Kupfererze (1/9) und Eisenerze (1/22) anlangt. Hinsichtlich der Metall- und Maschinenindustrie ist Hannover fast ebenso bedeutend wie Sachsen und bedeutender als Schlesien, was ähnlich wie bei Sachsen durch die centralere Lage innerhalb des deutschen Wirtschaftsgebietes zu erklären sein dürfte. Hinsichtlich der Papier- und Lederindustrie übertrifft es auch Sachsen, hinsichtlich der chemischen Industrie wetteifert es wenigstens mit dieser Provinz, und hinsichtlich seiner Textilindustrie steht es noch immer bedeutend höher als die nordöstlichen Provinzen. — Der Handel und Verkehr ist minder lebhaft, als man der Lage an der Nordsee wegen vielleicht erwarten müßte, was sich daraus erklärt, daß die wichtigsten Punkte an der Mündung des schiffbaren Hauptstromes (Bremen, Bremerhafen) nicht zu dem Gebiete der Provinz gehören. Das Eisenbahnnetz ist nur mäßig entwickelt.

Handelsplätze:

In der Landdrostei Stade: Stade (10 000 Einw.), an der schiffbaren Schwinge, treibt Schiffahrt und Fischerei, sowie auch Textilindustrie. — Geestemünde (11 000 Einw.), an der Wesermündung, in unmittelbarer Nachbarschaft von Bremerhafen und nur durch die Geeste von dieser Stadt getrennt, mit guten, 1863 geschaffenen Hafenanlagen, teilt die Handelsblüte Bremerhafens und hat die stattliche Schiffahrtsbewegung von reichlich 350 000 Tonnen erreicht.

In der Landdrostei Lüneburg: Harburg (c. 20 000 Einw.), an der Süderelbe, auf hohem Geestboden, der hier zwischen den Marschenlandschaften unmittelbar an den Fluß tritt, gelegen, ist seit alten Zeiten wichtiger Elbübergangspunkt. Die Konkurrenz mit Hamburg im Welthandel vermochte es durch die Natur der Süderelbe, die seichter und gewundener ist als die Norderelbe, niemals zu bestehen. Seine Schiffahrtsbewegung beläuft sich aber auf 50 000 Tonnen. Sehr wichtig ist seine Gummi- und Guttapercha-Industrie, von Bedeutung auch seine Chemikalienfabrikation. — Lüneburg (c. 20 000 Einw.), an der schiffbaren Ilmenau, alte Hansastadt, treibt beträchtlichen Handel mit Landesprodukten, Flachs und Leinwand, ist aber namentlich durch seine Saline bedeutend. — Celle (11 000 Einw.), an der Aller, die von hier ab schiffbar ist, zeichnet sich aus durch Schirmfabrikation und Wachsbleichereien, sowie durch Landesproduktenhandel. —

In der Landdrostei Hildesheim: Hildesheim (25 000 Einw.), an der Innerste, altertümliche Hansastadt, treibt lebhaften Handel in Wolle, Flachs und Landesprodukten, auch Gärtnerei, Leinweberei rc. — In der

Nähe von Peine finden sich Petroleumquellen. — Goslar (11 000 Einw.), altertümliche Stadt am Fuße des Harzgebirges, einst Kaiserresidenz, treibt von Alters her Bergbau, fabriziert aber heute auch Farbewaren, Chemikalien rc. — Auch Klausthal (13 000 Einw.), das den Mittelpunkt des oberharzer Bergbaues bildet, sowie Andreasberg und Zellerfeld danken ihre Bedeutung dem Metallreichtume des Harzgebirges. — Osterode hat beträchtliche Holzindustrie. — Die Universitätsstadt Göttingen (18 000 Einw.), zeichnete sich bereits als Mitglied des Hansabundes durch seine Tuchweberei aus und kultiviert diesen Industriezweig, sowie die Lederwarenfabrikation noch heute.

In der Landdrostei Hannover: Lehrte ist Eisenbahnknotenpunkt. — Hannover (123 000 Einw.) liegt an der Leine, die von hier an schiffbar wird. Obwohl auch einst Mitglied der Hansa, erlangte die Stadt eine höhere Bedeutung doch erst, als sie Residenz wurde (im 17. Jahrhundert). Bedeutende Industrie- und Handelsstadt wurde sie vor allen Dingen dadurch, daß man in dem nahegelegenen Deistergebirge beträchtliche Kohlenschätze fand, sowie dadurch, daß man sie zu einem Haupteisenbahnknotenpunkte Norddeutschlands machte. Durch den letztgenannten Umstand wurde ein großer Teil des Verkehrs, der von Hamburg über Braunschweig und die Städte östlich vom Harzgebirge nach dem Süden ging, von seiner alten Straße ab und auf Hannover und die Leinelinie zu gelenkt. Die natürliche Verkehrslinie von Köln und Minden nach Magdeburg, ebenso wie die Schiffbarkeit der Leine waren dabei natürlich ebenfalls von Bedeutung. Der Handel Hannovers erstreckt sich vorzugsweise auf Pferde, Getreide, Eisen, Kohle, Kolonialwaren, sowie auf sehr verschiedene Industrieerzeugnisse, die Industrie auf Maschinen, Leinengewebe, Chemikalien, Kautschuk rc. — Sein Vorort Linden hat an diesen Industriezweigen den erheblichsten Anteil. — Hameln (11 000 Einw.), an der Weser, treibt Stromschiffahrt und künstliche Fischzucht. —

In der Landdrostei Osnabrück: Osnabrück (33 000 Einw.) liegt an der Hase und in einer breiten Thalgegend zwischen dem Teutoburger Walde und seinem nordöstlichen Parallelzuge, dort wo beide Bergzüge bequeme Übergänge bilden. Es war ähnlich wie Münster schon zu Karls d. Gr. Zeit Bischofssitz. Seine Wichtigkeit für den Handel und Verkehr hat es aber besonders dadurch erhalten, daß hier die beiden — heute durch Eisenbahnen gebildeten — Hauptstraßen von Köln nach Bremen und Hamburg und die von Holland nach dem inneren Norddeutschland sich kreuzen. Der Handel der Stadt beschäftigt sich besonders mit Getreide, Flachs rc., die Industrie mit Leinweberei, Lederfabrikation rc. — Papenburg, eine Moorkolonie, ist durch seinen Kanal für kleinere Seeschiffe nahbar, und betreibt einen bedeutenden Holzhandel. —

In der Landdrostei Aurich: Leer (10 000 Einw.) hat einen für größere Fahrzeuge zugänglichen Seehafen an der Ems und treibt beträchtlichen Seehandel in Landesprodukten (Butter, Vieh rc.), vorzugsweise nach England. Seine Schiffahrtsbewegung erreicht 100 000 Tonnen. — Emden (14 000 Einw.), an dem Dollart und unweit der Ems, die bis zum 17. Jahrhundert unmittelbar an der Stadt vorüberfloß und jetzt durch einen Schiffahrtskanal mit ihr wie mit Aurich verbunden ist, ist gleich Leer ein Haupthafen Ostfrieslands und unterhält ausgedehnte Verbindungen mit allen

Nordseeländern. Besonders sein Export von landwirthschaftlichen Produkten (Butter, Getreide ꝛc.) ist stark im Steigen begriffen, ebenso seine Fischerei. Seine Schiffsahrtsbewegung (c. 60 000 Tonnen) steht indessen hinter derjenigen von Leer zurück. Norden sowie Aurich treiben Handel mit Landesprodukten, ersteres auch Schiffahrt. — Die ostfriesischen Inseln Borkum und Norderney, beide zugleich mit Seebädern, sind Sitze eines rührigen Fischereigewerbes.

§ 157. 10. **Hessen-Nassau** macht durch seine Fläche (noch nicht 16 000 qkm oder 289 Q.M.) etwa 1/22, durch seine Bevölkerung (1,550 000) etwa 1/18 des preußischen Staates aus, ist also in jeder Beziehung eine der kleinsten Provinzen, die nur Schleswig-Holstein bezüglich der Bevölkerungszahl hinter sich zurückläßt. Außer dem größten Teile des hessischen Berglandes umfaßt die Provinz auch den südöstlichen Teil der rheinischen Schiefergebirge. Sie ist die einzige reine Gebirgsprovinz Preußens, die als solche verhältnißmäßig wenig Ackerland (nur 1/28 desjenigen der ganzen Monarchie) und viel Forstland (1/13) enthält, zur Getreideernte verhältnißmäßig wenig (1/23), zur Rinderzucht (1/18) und zum Bergbau (1/35), — namentlich zur Bleiförderung (1/8), Zinkförderung (1/20) und zur Eisenförderung (1/7) — verhältnißmäßig viel beiträgt. Sehr bedeutend ist die Weinernte (am Taunus). Die Industrie der Provinz, ganz besonders die Metall-, Maschinen- und Holzindustrie, sowie auch die chemische Industrie steht auf einer hohen Entwicklungsstufe. Der Handel und Verkehr ist fast noch lebhafter als in Sachsen, was besonders durch ihre Lage zwischen dem Gebiet des Mittelrheins und der Mittelelbe, sowie zwischen den Nordseehäfen und Süddeutschland zu erklären sein dürfte. Das Eisenbahnnetz ist dichter, als in allen nördlichen und östlichen Provinzen.

Die wichtigsten Handelsplätze:

Kassel (55 000 Einw.), in der ausgedehntesten Thalgegend des hessischen Berglandes, an der schiffbaren Fulda und zugleich an dem natürlichen Kreuzungspunkte zahlreicher Straßen des deutschen Berglandes gelegen, gehört zu den ältesten Städten Deutschlands, die auch zeitig Fürstenresidenz wurde. Auch nachdem sie seit 1866 diesen Charakter verloren hat, ist sie der Centralpunkt des wirtschaftlichen Lebens für den umliegenden Abschnitt des deutschen Mittelgebirgslandes geblieben. Die Industrie der Stadt ist sehr bedeutend, besonders in Maschinen, Metallwaren, Leder (Handschuhfabrikation) ꝛc. Der Handel erstreckt sich außer auf den Vertrieb der Industrieerzeugnisse ganz besonders auf Felle, Lein, Kolonialwaren und Landesprodukte. — Eschwege, an dem Punkte der Werra, von dem an diese schiffbar wird, fabriziert Leder. — Fulda (12 000 Einw.), an dem gleichnamigen Flusse, der hier bereits schiffbar ist, treibt einige Baumwollenindustrie. — Die Universitätsstadt Marburg (11 000 Einw.) fertigt Metallwaren, besonders aber berühmte Töpferwaren („Marburger Geschirr"). — Hanau (25 000 Einw.), am Main, ist bedeutende Industriestadt, vor allen Dingen durch seine Gold- und Silberwaren, Lederartikel, Cigarren ꝛc. Außer auf diese Dinge erstreckt sich sein Handel namentlich auf Holz und Wein. —

Im Regierungsbezirk Wiesbaden: Frankfurt am Main (138 000 Einw.) ist durch die Gestaltung des deutschen Berglandes zu einem großen

Handels- und Verkehrscentrum geschaffen. Nicht nur das Mainthal, das eine natürliche Verkehrsstraße nach Baiern und Östreich ebenso wie nach Sachsen und Thüringen bildet, mündet in seiner Gegend in die breite oberrheinische Ebene, um sich mit den großen Heerstraßen rheinauf und rheinab zu vereinigen, auch die Wetterau, die die bequemste Pforte in das nördliche Binnendeutschland und nach den Küstenstädten an der Nordsee darstellt, öffnet sich nach Frankfurt hin, und das Thal der Kinzig, sowie das Thal der Nahe kommen ihm als natürliche Verkehrsstraßen nordostwärts und südwestwärts mindestens noch zu gute. Politisch und militärisch sowie kommerziell ist Frankfurt auf diese Weise seit dem Beginn der deutschen Geschichte eine überaus wichtige Stadt gewesen. Nicht nur zogen infolge der natürlichen Gunst jener Straßen aus Schwaben und Franken und Baiern und Sachsen und von dem Rheine die deutschen Fürsten herbei, um hier ihren Kaiser zu wählen, oder um hier über die Angelegenheiten des Reichs zu tagen, auch die Waren und Güter, welche die verschiedenen Gauen des deutschen Landes erzeugten, strömten hier in bedeutender Menge zusammen, um auf der altberühmten Messe gegen einander ausgetauscht zu werden. Auch nachdem die Messen ihre dereinstige Bedeutung für das Handelsleben der Völker verloren haben, und nachdem Frankfurt aufgehört hat, ein Centralpunkt des politischen Lebens für das deutsche Volk zu sein, ist seine hohe Handelsblüte nicht geschwunden. Da die angegebenen Thäler, die sich in der Gegend von Frankfurt vereinigen, in der Gegenwart von wichtigen Schienenstraßen durchzogen werden, und da Frankfurt auf diese Weise ein Hauptknotenpunkt des deutschen Eisenbahnnetzes geworden ist, so ist sein Handel wie seine Industrie vielmehr noch im steten Steigen begriffen. Besonders das deutsche Geld-, Bank- und Wechsel-Geschäft hat in der Stadt noch einen Hauptsitz, ebenso das Transit- und Speditionsgeschäft. Auch der Handel mit Fellen, Häuten, Kohlen, Metallen und Wein ist sehr bedeutend. Die Industrie bezieht sich in Folge des alten Reichtums der Frankfurter Bürger in erster Linie auf allerlei Luxusartikel (Modewaren, Juwelierarbeiten, Parfümerien 2c.), daneben aber auch auf Maschinen, Chemikalien 2c. Glanzbauten, wie den Römer aus dem Mittelalter, sowie das Palmenhaus 2c. aus der neuen Zeit darf man als den Spiegel der alten und neuen Handelsblüte Frankfurts betrachten. — Die Vorstadt S a c h s e n h a u s e n, links von dem Main, ist das eigentliche Fabrikviertel Frankfurts, das in großartigem Maßstabe Maschinen, Metallwaren, Chemikalien 2c. erzeugt. — Auch das benachbarte B o c k e n h e i m nimmt an der Industriethätigkeit Frankfurts teil. — Der seit der Römerzeit berühmte Badeort W i e s b a d e n (50 000 Einw.) ist außer durch seine starke Konsumtion während der Saison auch durch bedeutenden Mineralwasserhandel ausgezeichnet; ähnlich auch die andern Taunusbäder: H o m b u r g vor der Höhe, Ober- und N i e d e r s e l t e r s, Schwalbach, Schlangenbad, Soden und E m s, letzteres im Lahnthale gelegen, in dem auch ein schwungreicher Bergbau betrieben wird. Am Südhange des Taunus finden sich in der berühmtesten Weinbergsgegend Deutschlands: Aßmannshausen, Rüdesheim, Geisenheim, Johannisberg, Winkel, Hattenheim, Erbach, Hochheim 2c., alle, sowie auch Östrich und Eltville mit bedeutendem Weinhandel.

§ 158. 11. **Westfalen**, an Fläche (20 000 qkm oder 367 Q.M.) 1/17, an Bevölkerung (reichl. 2 Mill.) 1/13 von Preußen, zählt zu den

kleineren Provinzen des Königsreichs. Ihre größere nordwestliche Hälfte gehört dem norddeutschen Tieflande, ihre kleinere südöstliche Hälfte dagegen teils dem rheinischen Schiefergebirge, teils dem Weserberglande an. Von der Ackerfläche der Monarchie kommt auf Westfalen nur 1/20, von der Waldfläche ebenso wie von der Wiesen- und Weidefläche dagegen 1/14. Zur Ernte des Staates trägt es weniger bei, als seiner Fläche und Bevölkerung zukommen würde, nämlich kaum 1/17. Auch seine Viehzucht bleibt hinter dem Durchschnitt zurück. Wenn Westfalen nichtsdestoweniger hinsichtlich der Produktion eine sehr gewaltige Rolle in der preußischen Volkswirtschaft spielt, so erklärt sich dies aus seinem ungeheuren Reichtum an nutzbaren Mineralien. Zur preußischen Bergwerksproduktion liefert es nicht weniger als 1/4, zur Steinkohlenproduktion insbesondere durch das Dortmunder Kohlenlager fast 1/3, und zur Eisenproduktion ebenfalls etwa 1/3. Westfalen ist das wichtigste Kohlenlaud des ganzen europäischen Kontinents und zugleich eins der wichtigsten Eisenländer desselben. Kein Wunder, daß die verschiedensten Industriezweige in Westfalen auf einer sehr hohen Entwickelungsstufe stehen. In der Verarbeitung der Metalle wird die Provinz von keiner anderen erreicht, und in der Maschinen- und Textilindustrie steht sie wenigstens neben den bedeutendsten. Der Handel und Verkehr ist ebenfalls sehr lebhaft, indessen steht derselbe doch hinter demjenigen der Nachbarprovinzen zurück, da die Provinz nicht in demselben Maße wie jene von natürlichen Hauptstraßen durchkreuzt wird. Ihre wichtigsten Schiffahrtsstraßen sind die Lippe und Ruhr, denen es zunächst noch an einer Kanalverbindung mit der Ems und Weser vollkommen fehlt. Ihr Eisenbahnnetz ist das dichteste in Preußen.

Die wichtigsten Handelsplätze:

Im Regierungsbezirk Arnsberg: Siegen (14 000 Einw.), an der Sieg, ist ein Hauptpunkt der westfälischen Eisenproduktion, mit zahlreichen Hohöfen, Puddel- und Walzwerken, Eisenhämmern, Eisengießereien und Maschinenfabriken, in der Stadt und in ihrer nächsten Umgebung. — Arnsberg an der Ruhr, alte Hansastadt, frabiziert Papier, Leder, Seife 2c. — Wichtiger ist aber Lüdenscheid (10 000 Einw.), sowie Altena an der Lenne, beide durch außerordentlich mannigfaltige Metallindustrie in Eisen, Stahl, Kupfer, Messing, Silber, Gold, Neugold 2c. ausgezeichnet. — Iserlohn (ziemlich 20 000 Einw.) ist eine der ersten Metallindustriestädte Deutschlands, besonders berühmt durch ihre Fabrikation von Näh- und Stecknadeln sowie durch ihre Bronze- und Messingartikel. Ihre ganze Umgebung ist voll von Schmieden und anderen Werkstätten. — Hagen (15 000 Einw.), an der Vereinigung zweier Industriethäler gelegen, hat ebenfalls bedeutende Metallindustrie in Eisen, Stahl, Kupfer 2c., daneben aber auch beträchtliche Tuchfabrikation. Die sogenannte Enneper Straße, das schöne Thal, das von Hagen südwestwärts geht, ist ganz gefüllt mit Eisenwerken und Schmieden, die alljährlich ungeheure Mengen von Sensen, Sicheln und Klingen in alle Welt hinaus senden. — Hattingen, an der Ruhr, treibt neben seiner Eisenindustrie auch Tuch-, Seiden- und Leinweberei; Witten (22 000 Einw.), ebenfalls an der Ruhr, neben Eisen- und Stahlindustrie auch Steinkohlenbergbau. — Bochum (30 000 Einw.) ist durch seine großartige Gußstahlindustrie sowie durch seinen Bergbau auf Kohlen und

Eisen berühmt und in raschem Aufblühen begriffen. — Dortmund (57 000 Einw.), an dem Fuße des sauerländischen Berglandes in dem großen Ruhrkohlengebiete gelegen, uralte Hauptstadt Westfalens und einst hochangesehenes Mitglied der Hansa, ist durch die reichen Kohlen- und Eisenbergwerke seiner Umgebung von seiner Verödung durch den dreißigjährigen Krieg wieder zu der ansehnlichsten Stadt der Provinz emporgewachsen, die zugleich den Brennpunkt des Handels- und Verkehrsleben derselben darstellt. Als solcher ist sie auch der Haupteisenbahnknotenpunkt. Ihr Handel erstreckt sich außer auf Kohle und Eisen auch auf die Landesprodukte sowie auf die Produkte ihrer sehr bedeutenden Industrie in Maschinen, Kesseln, Werkzeug ꝛc. — Hörde (14 000 Einw.) hat zahlreiche Kohlen- und Eisengruben und großartige Eisenwerke (Hermannshütte); ähnlich auch Unna. — Hamm (20 000 Einw.), an die Lippe, die hier schiffbar wird, und Soest (14 000 Einw.), am Fuße des Haarstrang, liegen in der besten Getreidegegend Westfalens, beide treiben aber außer Getreidehandel auch beträchtliche Eisenindustrie; die letztgenannte war einst eine der mächtigsten Hansastädte, hat sich aber von ihrem Unglück im dreißigjährigen Kriege nie mehr vollständig erholt. —

Im Regierungsbezirk Münden: Paderborn (15 000 Einw.), in dem innersten Winkel der Tieflandsbucht zwischen den rheinischen Schiefergebirgen und den Weserketten gelegen, war zu Karls des Großen Zeiten eine sehr wichtige Stadt, treibt aber heute nur Landwirtschaft, Handel mit Landesprodukten, Leinenindustrie ꝛc. — Höxter, an der Weser, treibt beträchtliche Flußschiffahrt. Bielefeld (31 000 Einw.) liegt in dem Querthale des Teutoburger Waldes, das die bequemste Durchgangspforte für die Straße von Dortmund und Köln nach Minden und Hannover bildet. Seinen Charakter als Hauptsitz der westfälischen Leinenindustrie erhielt es durch niederländische Kolonisten, die sich im 16. Jahrhundert daselbst niederließen. Außer durch seine Flachsspinnereien und mechanischen Leinwandfabriken, die hier großartiger sind als irgendwo in dem Deutschen Reiche, zeichnet es sich auch noch aus durch Sammet- und Plüschfabrikation, durch Segeltuchfabrikation und Seilerei sowie auch durch Maschinen- und Werkzeugfabrikation. — Herford (13 000 Einw.) fabriziert ebenfalls vorwiegend Leinwand. — Minden (18 000 Einw.) vor der Porta Westfalica, treibt beträchtliche Weserschiffahrt, Getreide- Leinwand- und Steinhandel (durch die großen Sandsteinbrüche bei Hausberge, die z. B. einen Teil des Materials zu der Weichselbrücke von Dirschau, zu den Bauten von Wilhelmshafen ꝛc. lieferten), sowie auch Zucker- und Tabakindustrie. In der Nähe der Porta befindet sich auch die Saline Neusalzwerk. —

Im Regierungsbezirk Münster: Münster (40 000 Einw.) liegt in der Mitte der großen Tieflandsbucht zwischen dem Teutoburger Walde und den sauerländischen Gebirgen. Es dankt seine Entstehung einem alten Kloster, das frühzeitig Bischofsresidenz wurde, seine Blüte aber der landwirtschaftlichen Produktion des Tieflandabschnittes rings umher. Wichtig ist es durch seinen Handel mit Erzeugnissen des Ackerbaues (Getreide, Flachs) und der Viehzucht (westfälische Schinken). Bemerkenswert ist aber auch seine Leinen- und

Baumwollen- sowie seine Maschinenindustrie. — Im Norden liegt noch Ibbenbüren, das durch seine Steinkohlenbergwerke Bedeutung erlangt hat. —

§ 159. 12. **Rheinland** ist zwar bezüglich der Fläche (25 500 qkm oder 463 Q.M., d. i. etwa 1/13 der Monarchie) nicht wesentlich größer als die Provinz Sachsen oder Westpreußen, übertrifft aber alle preußischen Provinzen durch seine absolute Bevölkerungszahl (c. 4 1/10 Mill. d. i. beträchtlich mehr als 1/7 derjenigen des Gesamtstaates) wie durch seine Bevölkerungsdichtigkeit (165 auf 1 qkm). In der letztgenannten Beziehung steht die Provinz innerhalb des Deutschen Reiches nur hinter dem Königreich Sachsen zurück. Ihre größere Hälfte gehört dem erz- und kohlenreichen niederrheinischen Berglande, ihre kleinere Hälfte dem fruchtbaren niederrheinischen Tieflande an. Außer dem Rheine fallen auch noch die Mosel nebst der Saar, die Sieg, die Ruhr und die Lippe mit mehr oder minder langen Strecken ihres schiffbaren Laufes in ihr Gebiet. Von dem Ackerlande Preußens entfällt auf die Provinz nur etwa 1/14, von dem Waldlande dagegen 1/10 und von den Weinbergen sogar 13/20. Zu der preußischen Getreideernte trägt die Provinz im Durchschnitt etwa 1/11 bei, also etwas mehr als seiner Fläche, aber viel weniger als seiner Volkszahl zukommen würde. Von den Rindern Preußens besitzt die Provinz infolge ihrer ausgedehnten Bergweiden verhältnißmäßig viel, nämlich 1/9, von den Pferden verhältnißmäßig wenig, nämlich 1/16. Der Schwerpunkt ihrer Produktion liegt aber weder im Ackerbau noch in der Viehzucht, sondern in dem Bergbau. Ihre Kohlen- und Eisengruben liefern alljährlich einen höheren Betrag als selbst diejenigen Westfalens, ihre Bleibergwerke einen höheren Betrag als selbst diejenigen Hannovers, und auch an anderen Bergwerksprodukten (namentlich an Zink) ist die Provinz sehr reich zu nennen. Hinsichtlich der Bergwerks- und Hüttenproduktion im allgemeinen steht sie hoch über allen anderen Provinzen und Staaten Deutschlands, indem sie fast 1/3 der preußischen und mehr als 1/4 der deutschen Bergwerksausbeute liefert. Aus den angegebenen Verhältnissen ergiebt sich von selbst, daß die Provinz Rheinland mehr als jede andere Provinz Industrieprovinz ist, sowie daß auch ihr Handel und Verkehr auf einer außerordentlich hohen Entwickelungsstufe angelangt sein muß. Bezüglich der Metallwarenindustrie sowie bezüglich der chemischen Industrie übertrifft sie alle deutschen Provinzen und Staaten, und bezüglich der Textilindustrie steht sie nur hinter dem Königreiche Sachsen zurück. Ihre Papier- und Lederindustrie wetteifert mit derjenigen Brandenburgs. Der Handel und Verkehr ist sowohl in der Richtung des Rheinlaufes (nach Holland und Süddeutschland-Schweiz) als auch in der Richtung quer über den Rhein nach Belgien, Frankreich und Mitteldeutschland ein überaus lebhafter. Das Eisenbahnnetz ist zwar nicht so dicht wie in Westfalen, aber mehrere die Provinz kreuzende Bahnen sind europäische Hauptbahnen (Berlin-Köln-Paris, Rotterdam-Mainz-Basel rc.).

Die wichtigsten Handelsplätze der Provinz:

1) Im Regierungsbezirk Köln: Die Festung Köln (144 000 Einw.) liegt auf der linken Seite des Rheins an einem alten Stromübergange und an der großen Heerstraße, die an dem Nordfuße des Ardennen- und Veenplateaus von Aachen und Lüttich (und dadurch von Antwerpen, Brüssel und Paris) nach dem Rheine führt, zugleich aber auch inmitten der

fruchtbaren Tieflandsbucht, die sich hier zwischen den sauerländischen Gebirgen und der Eifel und Veen rheinaufwärts erstreckt. Nachdem an seiner Stelle bereits die Ubier eine bedeutendere Niederlassung gehabt hatten, begründeten die Römer hier ihre Colonia Agrippina, die sie zu ihrem Hauptwaffenplatze am Niederrhein ersehen hatten. Während des frühen Mittelalters war die Stadt zeitweise königliche, namentlich aber erzbischöfliche Residenz, und ihrem militärischen Charakter gesellte sich zugleich ein industrieller und kommerzieller Charakter zu, der nach und nach die Oberhand gewann, und der der Stadt zugleich ihre Reichsunmittelbarkeit verschaffte. Da in dem Zeitalter der flachgehenden Seeschiffe Köln den Punkt bezeichnete, bis zu dem solche Schiffe auf dem Rheine binnenwärts gelangen konnten, so nahm sein Handel vor allen Dingen dadurch und durch seinen Beitritt zum Hansabunde, dessen westdeutsche Quartierstadt es wurde, einen gewaltigen Aufschwung, so daß es damals einen beträchtlichen Teil des Nordseehandels nach London und Bergen in seiner Hand hatte. Diese alte Glanzzeit Kölns, die mit dem Verfalle der Hansa und mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Verfalle Deutschlands vorübergehend wich, stellt sich in zahlreichen mittelalterlichen Bauten Kölns, in dem erst neuerdings vollendeten großartigen Dome, dem Rathause, dem Kaufhause Gürzenich 2c. dar. In der neueren Zeit hat sich Köln durch die in Aufschwung gekommene Rheinschiffahrt sowie durch seine vorzüglichen Eisenbahnverbindungen (die Rheinbahnen, die Linie Paris-Köln-Berlin 2c.) wieder zu einer hohen kommerziellen Bedeutung emporgeschwungen, und heute ist es als der wichtigste Handelsplatz des ganzen deutschen Rheingebietes zu betrachten. Kolonial- und Farbwaren, Häute und Leder, Bergwerksprodukte, Wein, Webstoffe, Getreide, Holz, Zucker, Papier und Metallwaren bilden gegenwärtig die Hauptartikel seines Handels. Außerdem ist es aber auch der Sitz zahlreicher Banken und Versicherungsanstalten. Seine Industrie erstreckt sich namentlich auf Maschinen, Baumwollengarn, Schießpulver (für Bergwerks- und Militärbedarf), Zucker, Chemikalien, Kölnisches Wasser (in 33 Fabriken hergestellt) 2c. Von der modernen Handelsblüte Kölns zeugen ähnliche Etablissements wie in Frankfurt (Floragarten, zoologischer Garten 2c.). — Deutz (17 000 Einw.), innerhalb des Kölner Festungsrayons liegend, ist in kommerzieller Hinsicht als eine Vorstadt Kölns zu betrachten. — Ehrenfeld (15 000 Einw.) ist wichtig durch Maschinenfabrikation. — Die Universitätsstadt Bonn (30 000 Einw.), auf dem linken Rheinufer, hat einige Baumwollen- und Seidenindustrie; ähnlich auch Mühlheim (20 000 Einw.) auf der rechten Rheinseite.

Im Regierungsbezirke Düsseldorf: Düsseldorf (94 000 Einw.), am rechten Rheinufer, ist verhältnißmäßig jungen Ursprungs und gewann eine höhere Bedeutung erst, als es Residenz der Herzöge von Berg und der Pfalzgrafen von Neuburg wurde. Die elegante Anlage der Stadt sowie ihre Richtung auf die Kunst und den Luxus erklärt sich zum Teil mit hieraus. Die Gunst der Lage Düsseldorfs für den Handel und Vekehr sowie für eine bedeutende Industriethätigkeit kam aber damit ebenfalls zur Geltung. Düsseldorf wurde nächst Köln der wichtigste Stromhafen am unteren Rhein, und da die große Heerstraße von Köln nach Magdeburg und Berlin (jetzt Eisenbahnen) die Sauerländischen Gebirge umgehen mußte, so ging auch diese seiner

kommerziellen Blüte mit zu gute. Außerdem aber liegt Düsseldorf sowohl den belgischen und holländischen Seehäfen als auch dem Bergwerks- und Industriegebiete von Dortmund, Essen, Elberfeld 2c. noch näher als Köln, und so wurde es ähnlich wie Köln neuerdings auch einer der wichtigsten westdeutschen Eisenbahnknotenpunkte. In seinem Handel spielen Kolonialwaren, Metallwaren, Wein, Getreide, Holz und Kohlen die Hauptrolle. Seine eigene Metallwaren-, Maschinen- und Baumwollenindustrie sowie auch seine Bier-, Punsch-, Likör- und Senffabrikation ist bedeutend. — Solingen (17 000 Einw.), rechts von der Wupper, und ebenso Remscheid 30 000 Einw.) fabrizieren die verschiedensten Eisen-, Stahl- und Messingwaren (Messer, Scheeren, Schlösser, Werkzeuge, Waffen), und konkurrieren zum Teil sehr erfolgreich mit den renommiertesten englischen Fabrikstädten gleicher Branche. Die Solinger Klingen zählen zu den berühmtesten der Welt. — Elberfeld (94 000 Einw.) und Barmen (96 000 Einw.), im industriösen Wupperthale, mit einander verwachsen und sehr modernen Ursprungs, haben sich durch die nahe Nachbarschaft des Ruhrkohlenbeckens schnell zu zwei der bedeutendsten Fabrikstädten des europäischen Kontinents emporgearbeitet. Sie produzieren namentlich halbseidene und seidene Fabrikate, daneben aber auch solche aus Baumwolle, Wolle, Lein 2c. Die mit diesen Textilindustriezweigen verflochtene Färberei steht in beiden Städten in höchster Blüte. Barmen konkurriert in der Bandfabrikation mit den ersten Plätzen Englands. — Essen (57 000 Einw.) liegt inmitten der ergiebigsten Kohlen- und Eisengegend der Provinz und ist weltberühmt durch die Gußstahlfabrik von Friedrich Krupp, die mehr als 10 000 Arbeiter, gegen 300 Dampfmaschinen (10 000 Pferdekräfte) und gegen 80 Dampfhämmer (zum Teil von Riesengröße) beschäftigt, und die namentlich Kriegs- und Eisenbahnmaterial herstellt. Oberhausen (17 000 Einw.), aus mehreren Dörfern erst neuerdings zusammengewachsen, ist Eisenbahnknotenpunkt mit bedeutendem Kohlen-, Eisen- und Zinkbergbau. — Mühlheim (c. 17 000 Einw.), an der Ruhr, hat auch bedeutenden Kohlen- und Eisenbergbau und treibt daneben Eisen- und Zinkgießerei, Maschinen-, Papier- und Webwarenfabrikation. — Duisburg (41 000 Einw.), an dem Rhein-Ruhr-Kanale, auch noch innerhalb des Kohlengebietes gelegen, ist ebenfalls im Besitze bedeutender metallurgischer und chemischer Fabriken sowie eines sehr ansehnlichen Kohlen- und Holzhandels. — Ruhrort (10 000 Einw.), an der Vereinigung von Ruhr und Rhein gelegen, ist wichtig durch seine Schiffahrt und seinen Kohlenhandel. — Die Festung Wesel (c. 20 000 Einw.) hat bedeutenden Gemüsebau in ihrer Umgegend und erzeugt Konserven, fabriziert aber auch verschiedene Metallwaren. — Krefeld (74 000 Einw.) 1½ Stunde westlich vom Rheine gelegen, hat seine Bedeutung erst in der neueren Zeit erlangt, indem es mit vertriebenen Reformierten, Menoniten 2c. zugleich eine beträchtliche Textilindustrie in seine Mauern aufnahm, und indem es sich gute Eisenbahnverbindungen schuf. Gegenwärtig ist es nächst Lyon und Mailand die bedeutendste Seidenindustriestadt des europäischen Kontinents. Berühmt ist namentlich seine Sammetfabrikation, aber auch seine Strumpfwirkerei sowie seine Chemikalien- und Maschinenindustrie ist hoch entwickelt. — Viersen (22 000 Einw.) fabriziert ebenfalls Seiden- und Halbseidenwaren, mehr aber noch Baumwollengarn und Baumwollen-

gewebe. — München-Gladbach (37 000 Einw.) ist auch vorzugsweise durch Baumwollen- und Halbwollenindustrie ausgezeichnet; ebenso und durch Sammet- und Seidenindustrie Rheydt (19 000 Einw.). — Neuß (17 000 Einw.), wichtiger Eisenbahnknotenpunkt an dem Erftkanale und unweit des Rheins, Düsseldorf gegenüber und in sehr fruchtbarer Gegend, hat eine sehr mannigfaltige Industrie (Weberei, Maschinenfabrikation zc.), treibt aber vor allen Dingen einen ausgedehnten Handel in Getreide, Ölfrüchten, Vieh zc. —

Im Regierungsbezirk Aachen: Aachen (86 000 Einw.) liegt in einem fruchtbaren Thale zwischen den Vorhöhen der Veen, an berühmten Heilquellen und an dem großen Heerwege von Nordfrankreich (Paris) nach Niedersachsen. Aus einem römischen Badeorte wurde es häufige Residenz der Frankenkönige, die Karl der Große, der nach Aachen den Schwerpunkt seiner Herrschaft verlegte, mit großem Glanze ausstattete. Als Krönungsstadt der deutschen Könige erfreute sie sich auch sehr frühe eines hohen Aufschwunges ihrer Industrie, ganz besonders ihrer Tuchweberei und Nadelindustrie. Nach zeitweisem Verfall sind diese und andere Industriezweige durch die Ausbeutung der benachbarten Kohlen- und Erzlagerstätten wieder in hohe Blüte gekommen, und heute wetteifert Aachen hinsichtlich seiner Tuchfabrikation mit den ersten Städten Europas. Der Charakter als Badeort giebt der Stadt zugleich eine starke Richtung auf den Konsum sowie auf den Luxus. Auch die Nachbarstädte Burtscheid (11 000 Einw.), Düren (17 000 Einw.) und Eupen (15 000 Einw.) sind vor allen Dingen durch Tuchindustrie ausgezeichnet, das erste, mit Aachen verwachsen, ist zugleich auch Badeort, das zweite wichtiger Papierfabrikationsplatz. — Eschweiler (16 000 E.) und Stollberg (11 000 Einw.) produzieren Kohlen und Metalle (Eisen, Zink, Blei, Galmei zc.), Malmedy Leder. —

Im Regierungsbezirk Koblenz: Koblenz (36 000 Einw.), starke Festung an der Vereinigung von Rhein und Mosel, fabriziert Schaumweine und Cigarren und treibt Schiffahrt, sowie bedeutenden Weinhandel, namentlich nach Nordamerika. Neuwied ebenso wie Remagen sind durch Metallproduktion und Metallverarbeitung, Andernach durch Steinhandel (Lava und Traß der Eifel) ausgezeichnet.

Im Regierungsbezirke Trier: Trier (24 000 Einw.), in einer Thalweitung der schiffbaren Mosel unterhalb der Saarmündung gelegen, eine uralte gallische Stadt und während des dritten Jahrhunderts römische Kaiserresidenz, hat aus der Zeit ihres Glanzes nur schöne Ruinen und den erzbischöflichen Stuhl bewahrt. Ihre alte Handelsblüte insbesondere ist ihr durch das Ostwärtsrücken der wirtschaftlichen Schwerpunkte Deutschlands verloren gegangen. Am beträchtlichsten ist in dieser Hinsicht die durch das milde Klima begünstigte Handelsgärtnerei, die Sohllederfabrikation und die Moselschiffahrt (Dampfschiffahrt nach Koblenz). — Saarbrücken (10 000 Einw.), an der Saar und an dem nach dem Flusse benannten Kohlenbecken gelegen, treibt sehr bedeutenden Kohlenbergbau sowie auch Eisen-, Chemikalien-, Steingut- und Glasfabrikation. Sein Kohlenhandel erstreckt sich namentlich auf Süddeutschland, Elsaß-Lothringen, Frankreich und die Schweiz. — St. Johann (12 000 Einw.) ist mit Saarbrücken verwachsen und zeichnet sich durch ganz dieselbe wirtschaftliche Thätigkeit aus.

§ 160. Das Fürstentum Hohenzollern, 1142 qkm (ziemlich 21 Q.M.) und ca. 70 000 Einw. zählend, an der Donau und am Neckar gelegen, und von der Rauhen Alp durchzogen, ist außer durch die Stammburg des preußischen Königs- und des deutschen Kaiserhauses, nur durch Ackerbau, Viehzucht und Kleingewerbe bemerkenswert. Der Hauptort ist S i g m a r i n g e n an der Donau.

Die übrigen norddeutschen Staaten.

§ 161. Das Königreich Sachsen ist der fünfte deutsche Staat bezüglich seiner Landfläche (fast genau 15 000 qkm oder 272 Q.M.), aber der dritte bezüglich seiner Bevölkerungsziffer (2,970 000). In ersterer Hinsicht bildet es etwa $^1/_{36}$, in letzterer aber $^1/_{15}$ vom Deutschen Reiche.

Sachsen umfaßt im wesentlichen die nördliche Abdachung des Erzgebirges und des Lausitzer Gebirges, ist also vorwiegend Bergland. Nur an seinem Nordrande greift das deutsche Tiefland mit kleinen Seitenbuchten in sein Gebiet ein. Sein Anteil an den deutschen Flüssen (Elbe, Mulde und Spree), zeichnet sich wegen der starken Neigung des Bodens großenteils durch bedeutendes Gefäll aus, was dem Lande einen großen Reichtum an Wasserkräften schafft. Die Lage an der oberen Elbe und an der Grenze gegen Böhmen aber bestimmt dasselbe bezüglich des Verkehrs zu dem Hauptvermittler zwischen Norddeutschland und Östreich-Ungarn. Sowohl die gerade Linie von Hamburg nach Wien als auch diejenige von Berlin nach Wien schneidet das das sächsische Gebiet, und ähnlich verhält es sich mit der wichtigen Verkehrslinie Köln-Breslau.

Der sächsische Anteil an der deutschen Ackerfläche ist beträchtlich größer ($^1/_{32}$) als von seiner Landfläche erwartet werden sollte, ebenso auch der Anteil an der deutschen Waldfläche (ziemlich $^1/_{33}$). Unter den größeren Staaten Deutschlands besitzt Sachsen das wenigste Unland, was ebensowohl auf die allgemeine große Fruchtbarkeit wie auch auf die sorgfältige Benutzung und Bearbeitung des Bodens schließen läßt. Der sächsische Beitrag zu der deutschen Getreideernte — $^1/_{22}$ — ist zwar bedeutend größer als der Fläche, aber bedeutend kleiner als der Bevölkerung zukommen würde. Wegen seiner ungeheuer dichten Bevölkerung (fast 11 000 auf 1 Q.M.) bedarf Sachsen also einer sehr starken Zufuhr von Brodfrüchten. Von den Rindern Deutschlands besitzt Sachsen $^1/_{24}$, von den Pferden $^1/_{29}$, also auch in diesen Beziehungen mehr als von seiner Fläche erwartet werden dürfte. — Zur deutschen Bergwerksproduktion trägt das kleine Königreich sogar $^1/_{11}$ bei, so daß es in dieser Hinsicht nur von den preußischen Provinzen Rheinland, Westfalen, Schlesien und Sachsen übertroffen wird. Die Edelmetallproduktion Deutschlands kommt gegenwärtig fast ausschließlich auf Sachsen, von der Steinkohlenproduktion wenigstens ziemlich $^1/_9$. Daß die Industrie Sachsens unter solchen Verhältnissen der Lage und der Naturproduktion eine gewaltig entwickelte sein muß, ist leicht begreiflich, und es giebt in der That keine preußische Provinz und keinen größeren deutschen Staat, der Sachsen bezüglich der Maschinen- und Textilindustrie auch nur im entferntesten erreicht. Auch die übrigen Industriezweige sind aber relativ sehr hoch entwickelt, besonders die Leder- und Papier-, die Holz- und die Chemikalienindustrie.

Bezüglich des Handels- und Verkehrslebens wetteifert Sachsen mit den wichtigsten Küstenprovinzen und läßt alle binnenländischen Hauptstaaten und Provinzen auch hierin weit hinter sich zurück. Sein Eisenbahnnetz zählt zu den dichtesten im Reiche.

Die wichtigsten Handelsplätze:

In der Kreishauptmannschaft Dresden: die Haupt- und Residenzstadt Dresden (220 000 Einw.), malerisch zu beiden Seiten der Elbe inmitten eines fruchtbaren Thalkessels gelegen, ist die fünftgrößte Stadt des Deutschen Reiches. Neben der großen natürlichen Schiffahrtsstraße, deren Thal zugleich auch die wichtigste Schienenstraße von Sachsen nach Böhmen enthält, und neben der Lage an dem Nordrande des deutschen Mittelgebirgslandes dankt Dresden ähnlich wie Berlin und München den Fürsten, die es seiner Naturschönheiten wegen zur Residenz wählten, und die es mit reichen Kunstschätzen und Prachtbauten ausstatteten, einen guten Teil seiner Bedeutung. Lange Zeit war es von höherer kommerzieller Bedeutung nur als Konsumtionsplatz. Neuerdings hat es indeß ganz besonders durch die Ausbeutung des nahen Kohlenlagers (im Weißeritzthale) auch den Charakter einer bedeutenden Industriestadt erhalten. Hinsichtlich der Fabrikation von Nähmaschinen, Möbels, Pianos und photographischem Papier, sowie hinsichtlich der Bier-, Mineralwasser- und Chokoladenbereitung steht es neben den ersten Städten Deutschlands, und hinsichtlich der Verfertigung künstlicher Blumen, physikalischer Instrumente, verschiedenartiger Maschinen und Chemikalien nimmt es wenigstens eine hervorragende Stelle ein. Sein Handel bezieht sich vor allen Dingen auf Getreide, Kolonialwaren, Droguen, Vieh, Kohlen und Steine. — Pirna (12 000 Einw.), am Austritt des Elbstromes aus dem Elbsandsteingebirge, hat in seiner Nähe bedeutende Sandsteinbrüche. — Glashütte ist beträchtlich durch seine Uhrenindustrie, Altenberg durch seinen Zinnbergbau. — Freiberg (25 000 Einw.) liegt in der Nähe der nach ihm benannten Mulde und inmitten der reichsten Silber-, Blei- und Arsenikbergwerke des Erzgebirges. Die Muldnerhütten nahe bei der Stadt zählen zu den großartigsten metallurgischen Etablissements der Welt. Die Industrie Freibergs bezieht sich auf leonische Waren, Tressen, physikalische Instrumente ꝛc. — Meißen (14 000 Einw.), an der Elbe, besitzt außer seiner berühmten Porzellanfabrik auch Eisengießereien und Maschinen- und Chamottewaren-, sowie Spinn- und Webfabriken in Jute. — Großenhain (11 000 Einw.) hat bedeutende Tuchindustrie; Radeberg Maschinen- und Glasindustrie. —

In der Kreishauptmannschaft Bautzen: Bautzen (18 000 Einw.), eine alte slavische Gründung an der Spree, erzeugt Tuch- und Wollengewebe; ebenso auch Kamenz und Bischofswerda. Zittau (22 000 Einw.), an der Neiße, sowie auch das Dorf Großschönau sind die Centralpunkte der sächsischen Leinen- und Damastweberei, verarbeiten aber außer dem Flachs auch noch andere Webstoffe. Das große Dorf Ebersbach hat bedeutende Baumwollenindustrie. —

In der Kreishauptmannschaft Leipzig: Leipzig (150 000 Einw.), an der Vereinigung der Pleiße und Elster und an den uralten Heerstraßen aus Thüringen und vom Rhein und aus Franken und Baiern, vor allen Dingen aber auch fast genau in der Mitte des alten Deutschen Reiches und nahezu

in gleichen Intervallen von der Rhein- und von der Weichselmündung sowie von dem Rheinknie bei Basel und von dem Donauthor bei Preßburg gelegen, ist nächst Berlin der bedeutendste Binnenhandelsplatz Deutschlands. Alte Stapelrechte, ganz besonders aber die aus dem 13. Jahrhunderte datierenden Messen brachten die Vorteile der Lage Leipzigs allmählich zur volleren Geltung, und wie in seiner Nähe häufiger als anderweit feindliche Heere aufeinander stießen, um blutige Kämpfe auf der weiten Ebene ringsumher auszufechten, so fanden sich daselbst auch aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands und Ost- und Südosteuropas Kaufleute in größerer Zahl zusammen, um daselbst den Austausch ihrer Waren zu bewirken. Obwohl die Messen durch die Umgestaltung der gesamten Handels- und Verkehrsverhältnisse auch in Leipzig viel von ihrer früheren Bedeutung verloren haben, so spielen dieselben doch noch heute in dem gesamten Handel der Stadt eine große Rolle. Überhaupt ist die Bedeutung Leipzigs für den Handel und Verkehr noch im stetigen Steigen begriffen, namentlich seit es einer der ersten Eisenbahnknotenpunkte Deutschlands geworden ist. Mit seinem Charakter als einer der wichtigsten deutschen Universitätsstädte harmoniert es gut, daß Leipzig vor allen Dingen der Hauptsitz des deutschen Buchhandels ist. In Pelz- und Rauchwaren ist Leipzig der wichtigste Platz Centraleuropas. Außerdem spielen Webwaren — ganz besonders Tuche — Leder, Kolonialwaren, Droguen, Manufakturwaren und Landesprodukte die Hauptrolle. Die Industrie Leipzigs ist durch die bequeme Verbindung mit dem Kohlengebiete an der Mulde zu einer beträchtlichen Entfaltung gelangt. Sehr bedeutend ist namentlich die Schriftgießerei, die Druckerei und die Buchbinderei, die Pianofortefabrikation, der Maschinenbau, die Fabrikation physikalischer Instrumente, die Kürschnerei, die Cigarren- und die Wachstuchfabrikation. — Die großen Vorstadtdörfer Reudnitz (14 000 Einw.), Schönefeld (10 000 Einw.), Lindenau (10 000 Einw.) ꝛc. nehmen an der Industriethätigkeit Leipzigs hervorragenden Anteil. — Wurzen (10 000 Einw.), an der Mulde, fabriziert Filz und Tapeten. — Groitzsch und Pegau liefern Schuhwaren; der Eisenbahnkreuzungspunkt Döbeln (10 000 Einw.) ebenso, daneben aber auch Leder, Cigarren und Tuch. Waldheim an der Zschopau hat sehr bedeutende Cigarrenfabrikation. — Mittweida an der Zschopau sowie Hainichen sind durch Textilindustrie ausgezeichnet, erstgenannte Stadt namentlich in Barchent, letzgenannte in Flanell und Tuch.

In der Kreishauptmannschaft Zwickau: Chemnitz (95 000 Einw.) liegt an dem Flusse gleichen Namens und in der Nähe des Zwickauer Kohlenbeckens. Obwohl bereits in früheren Zeiten eine gewerbfleißige Stadt, dankt es doch seine Blüte erst dem Zeitalter der Dampfmaschinen. Seine Baumwollenspinnereien (gegen 30) und Maschinenbau-Anstalten machen es zu einer der bedeutendsten Fabrikstädte Deutschlands, die man mit dem Namen eines deutschen „Manchester“ und eines deutschen „Birmingham“ zugleich beehrt. Weltberühmt ist namentlich die Hartmann'sche Maschinenfabrik („Sächsische Maschinenfabrik“). Der Handel erstreckt sich vorwiegend auf Garne, Web- und Wirkwaren und Maschinen. — In den benachbarten kleineren Städten Hohenstein-Ernstthal, Stollberg ꝛc. sowie in zahlreichen großen Dörfern (Limbach, Einsiedel, Schönau, ꝛc.) ist die Baumwollenindustrie (namentlich

die Strumpfwirkerei) ebenfalls heimisch, in Frankenberg (11 000 Einw.) sowie in Zschopau — beide in dem industriösen Zschopauthale gelegen — daneben auch Wollwaren- und Cigarrenfabrikation. Die kleinen Marktflecken Olbernhau und Seiffen sind durch ihre Holzspielwaren weithin bekannt; das Städtchen Zöblitz durch seine Serpentinsteinarbeiten. — Marienberg sowie namentlich Annaberg (13 000 Einw.) treiben neben ihrem Bergbau vor allen Dingen Spitzenklöppelei, letzteres mit einem Absatz nach allen Weltteilen; ähnlich auch Schneeberg, dessen Konfektionswaren nach allen Ländern Europas gehen. — Karlsfeld treibt Uhrenindustrie. — Plauen (35 000 Einw.), in dem Thale der weißen Elster und an der wichtigen Verkehrslinie Leipzig-Hof gelegen, wurde durch (1570) eingewanderte Schweizer eine wichtige Industriestadt, die sich heute durch ihre Web-, Stick- und Confektionswaren in Baumwolle, Wolle und Lein außerordentlich berühmt gemacht hat. — Reichenbach (17 000 Einw.), Werdau (14 000 Einw.), Krimmitzschau (19 000 Einw.), Meerane (22 000 Einw.) und Glauchau (21 000 Einw.), letzteres im Muldenthale, erstere westlich davon, sind sämtlich vorzugsweise durch die Fabrikation wollener und halbwollener Waren ausgezeichnet. — Zwickau (35 000 Einw.), an der Mulde und inmitten eines ausgedehnten und mächtigen Kohlenreviers, liefert jenen Städten seiner Nachbarschaft in den Kohlen, die bereits seit dem 14. Jahrhundert abgebaut werden, die hauptsächlichste Triebkraft ihrer Industrie, sowie es selbst eine beträchtliche Gewerbthätigkeit (Coaksbereitung, Glas- und Chemikalienfabrikation, Maschinenbau rc.) entfaltet.

§ 162. **Das Herzogtum Sachsen-Altenburg**, mit 1322 qkm (24 Q.M.) und 155 000 Einwohnern, besteht aus zwei getrennten Stücken, von denen das eine einen Teil des fruchtbaren Hügel- und Flachlandes an der oberen Pleiße, das andere einen Teil des waldigen Berglandes östlich von der oberen Saale einnimmt. Sein Beitrag zu der landwirtschaftlichen Produktion Deutschlands ist relativ bedeutend zu nennen, ebenso sein Beitrag zu der Braunkohlenausbeute. Der Altenburger Bauernstand zeichnet sich infolgedessen ähnlich wie der Braunschweigische durch große Wohlhabenheit aus. Die Industrie steht nur hinsichtlich der Gewebe auf einer höheren Entwickelungsstufe, der Handel nur hinsichtlich der landwirtschaftlichen Produkte.

Altenburg (24 000 Einw.), die Residenz an der Pleiße, ist zugleich die bedeutendste Industrie- und Handelsstadt, besonders ein wichtiger Markt für Feldfrüchte und Pferde. — Schmölln und Ronneburg treiben vorwiegend Wollen- und Baumwollenweberei; Eisenberg im Westkreise daneben auch Porzellan- und Thonwaren-, sowie Lederwarenindustrie. —

Das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach hat 3593 qkm (65 Q.M.) und 310 000 Einw. Es besteht aus drei getrennten Hauptstücken, die zum größeren Teile dem thüringer und zum kleineren dem hessischen Berglande angehören. Die Thalgegenden der Saale, Elster, Ilm, Werra rc., die zum Teil in das Großherzogtum fallen, sind fruchtbare Ackergegenden, die Höhen dagegen sind meist mit Wald bedeckt. Der Bodenertrag steht aber hinter dem von Sachsen-Altenburg beträchtlich zurück. Relativ bedeutend ist nur die Rinder- und Schafzucht. Die Industrie ist nur durch die Verarbeitung von Textilstoffen und Metallen von einigem Belang.

Weimar (19 000 Einw.), die kulturgeschichtlich berühmte Residenz in

einer Thalweitung der Ilm, ist auch die wichtigste Handels- und Industriestadt, bekannt durch ihre Bank, sowie durch ihren Handel mit Wolle, Getreide, Ölsaat rc. — Apolda (13 000 Einw.), an der Ilm, hat wichtige Wollwirkerei; die Universitätsstadt Jena (10 000 Einw.), an der Saale, Buchdruckereien, Bücherverlag, Fabrikation optischer Instrumente rc. — Neustadt an der Orla, sowie Weida in der Nähe der Elster treiben Tuch- und Lederindustrie. — Eisenach (17 000 Einw.), am Nordfuße des Thüringerwalds und der Wartburg, hat einige Woll- und Farbwarenindustrie. Bezüglich des Handels genießt es (und ebenso auch Weimar) ähnliche Vorteile wie Erfurt, da es an derselben ostwestlichen Hauptverkehrslinie gelegen ist wie dieses.

Das Herzogtum Sachsen-Koburg-Gotha, mit 1968 qkm (36 Q.M.) und 194,000 Einw., besteht aus zwei getrennten Stücken, von denen das eine an dem Nordfuße, das andere an dem Südfuße des Thüringerwaldes gelegen ist. Die Flußthäler (der Nesse, Apfelstädt und Itz) zeichnen sich auch in diesem thüringischen Staate durch Fruchtbarkeit aus, so daß die landwirtschaftliche Produktion eine ziemlich reiche zu nennen ist. Ähnlich wie in Sachsen-Weimar ist aber verhältnißmäßig noch beträchtlicher die Viehzucht (namentlich die Rinder-, Schaf- und Schweinezucht). Das Waldkleid des Landes ist dichter und schöner als dasjenige von Sachsen-Weimar. Infolge des Eisenbergbaues ist die Metall- und Maschinenindustrie sowie die Industrie überhaupt (mit Ausnahme der Textilindustrie) relativ höher entwickelt, als in Sachsen-Weimar und ebenso natürlich auch das Handels- und Verkehrsleben.

Gotha (26 000 Einw.), die an dem Leinekanal und an der thüringischen Hauptverkehrslinie gelegene Haupt- und Residenzstadt, ist weltberühmt durch ihr geographisches Institut (von Justus Perthes), mit dem bedeutende industrielle Etablissements verbunden sind. Außerdem ist es aber auch der Sitz bedeutender Versicherungsanstalten und Banken, sowie einer lebhaften Industriethätigkeit in Maschinen, Porzellan, Tabak, Fleischwaren (Gothaer Wurstwaren) rc. — Waltershausen fabriziert Spielwaren, Wurstwaren, Pfeifen, Cigarrenspitzen rc.; Ruhla Pfeifenköpfe, Messer rc.; Zella Eisenwaren und Gewehre. — Koburg (16 000 Einw.), an der Itz, die zweite Residenz, zeichnet sich besonders durch Wollweberei, Färberei und Bierbrauerei aus.

Das Herzogtum Sachsen-Meiningen, mit 2468 qkm (45 Q.M.) und 207 000 Einw., erstreckt sich in einem langgestreckten Halbkreise an der Südseite des Thüringerwaldes. Namentlich das obere Werrathal, das den größten Teil des Landes bildet, zeichnet sich durch Furchtbarkeit aus, indessen ist der Bodenertrag Meiningens an Cerealien im allgemeinen geringer, als in den anderen thüringischen Staaten. An Wald ist Meiningen nächst Schwarzburg-Rudolstadt und nächst den beiden Reuß der reichste thüringische Staat. Verhältnismäßig beträchtlich ist auch sein Bergbau (auf Eisen, Kohlen, Kupfer), sowie seine Salzproduktion. Die Metall- und Maschinenindustrie steht deswegen in Sachsen-Meiningen auf einer ähnlich hohen Stufe wie in Sachsen-Koburg-Gotha, die Textilindustrie ebenso wie die Leder- und Papier- und Chemikalienfabrikation ist hier sogar noch höher entwickelt. Als Industriestaat ist Sachsen-Meiningen unter den thüringischen Staaten überhaupt zu

oberst zu stellen. Der Handel und Verkehr ist relativ weniger bedeutend, weil das Werrathal mit seiner Eisenbahn die einzige Hauptverkehrsader des Landes bildet.

Das Bad Salzungen an der Werra hat eine seit alten Zeiten benutzte Salzquelle; der Flecken Steinbach beträchtliche Messer- und Schlosserwarenindustrie. — Die Residenz Meiningen (c. 10 000 Einw.) liegt an der Werra, die hier in ihre breitere Thalgegend eintritt. Ihre Industrie (Fabrikation musikalischer Instrumente und Tabakverarbeitung) ist von geringem Belang. Beträchtlicher ist die Stadt für den Handel durch ihre Banken. — Hildburghausen ist als Industriestadt bedeutender, besonders in Tuch, Maschinen, Messerwaren und Papiermaché; noch bedeutender aber Sonneberg, das den Centralpunkt einer hochentwickelten Holz- und Spielwarenfabrikation bildet. Gräfenthal, Pößneck und Saalfeld sind ebenfalls sehr industriöse Städtchen, letztgenanntes besonders durch Woll- und Chemikalienfabrikation ausgezeichnet, erstgenanntes durch Schieferindustrie.

Das Fürstentum Reuß jüngerer Linie, mit 829 qkm (15 Q.M.) und 101 000 Einw., besteht aus zwei Hauptstücken, von denen das eine an der oberen Saale (um Schleiz), das andere wichtigere an der oberen Elster (um Gera) gelegen ist. Beide Stücke sind bergig und waldreich und produzieren auch verschiedene nutzbare Mineralien (namentlich Salz und Eisen). Die Industrie ist relativ sehr bedeutend, weniger der Handel und Verkehr, da das eine Hauptstück (um Schleiz) gänzlich außerhalb des deutschen Schienenstraßennetzes geblieben ist.

Gera (27 000 Einw.), an der Elster, ist ähnlich wie andere thüringische und sächsische Städte, die in der Nachbarschaft der Zwickauer Kohlenbergwerke gelegen sind, rasch zu einer bedeutenden Industriestadt aufgeblüht, die sich besonders mit der Verfertigung feiner Wollwaren, mit Leder- und Tabakverarbeitung, sowie mit Harmonika- und Maschinenfabrikation zc. beschäftigt. — Schleiz, die Residenz, fertigt vorzugsweise Metall- und Holzwaren. —

Das Fürstentum Reuß älterer Linie hat 316 qkm (nicht ganz 6 Q.M.) und 51 000 Einw. Das Land, welches eins der kleinsten deutschen Staatsgebiete bildet, ist bergig und wenig fruchtbar, aber sehr waldreich.

Die Hauptstadt Greiz (14 000 Einw.), an der Elster, hat bedeutende Wollwarenindustrie; ebenso auch Zeulenroda.

Das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt, mit 942 qkm (17 Q.M.) und 80 000 Einw., besteht aus drei Hauptstücken, von denen zwei am Nordostfuße des Thüringerwaldes (an der Schwarza und Saale), eins aber am Südfuße des Kyffhäuser gelegen ist. Die beiden erstgenannten bilden die Oberherrschaft, und ihre Berge sind so vorwiegend mit Wald bedeckt, daß der kleine Staat verhältnismäßig der waldreichste unter allen deutschen Staaten ist (45 % der Fläche ist Waldfläche), das letztgenannte kleinere Stück, die Unterherrschaft, ist von fruchtbarem Hügellande eingenommen, so daß auch der Getreidebau in dem Staate ein relativ bedeutender ist. Auch nutzbare Mineralien (Porzellanerde, Eisen, Salz) liefert das Land. Seine Industrie bezieht sich zum Teil auf die Verarbeitung dieser Mineralien (Porzellanfabrikation), zum Teil auf Wollengewebe, Papier, Holz zc.

Die Residenz Rudolstadt an der Saale ist zugleich die beträchtlichste

Industriestadt. — Frankenhausen in der Unterherrschaft besitzt eine Saline und fabriziert Perlmutterknöpfe. —

Das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen, mit 862 qkm (ziemlich 16 Q.M.) und 71 000 Einw., besteht ebenfalls aus einer Oberherrschaft (zwei Stücke) und aus einer Unterherrschaft, von denen die erste im südlichen, die andere im nördlichen Teile des Thüringer Berglandes gelegen ist. Das Ackerland ist wesentlich ausgedehnter und fruchtbarer als in Schwarzburg-Rudolstadt, der Wald, sowie die Bergbauproduktion dagegen viel beschränkter. Die Industrie ist weniger entwickelt als in Schwarzburg-Rudolstadt. Der Handel und Verkehr ist aber dadurch, daß das kleine Land mehr in das deutsche Eisenbahnnetz hineingezogen worden ist, wesentlich lebhafter.

Arnstadt (10 000 Einw.), an der Gera, ist die beträchtlichste Industrie- und Handelsstadt, besonders in Hinsicht auf Leder, Wollwaren, Brückenwagen, Gärtnereiprodukte, Getreide und Holz. — Sondershausen, die Residenz, ist von einigem Belang durch seine Bank und seinen Getreidehandel. —

§ 163. **Das Herzogtum Anhalt**, 2347 qkm (43 Q.M.) und 333 000 Einw. zählend, liegt an der mittleren Elbe, dort wo sich die Mulde und Saale mit diesem Strome vereinigen. Seine Ackerfläche ebenso wie seine Ernte ist verhältnißmäßig bedeutend, da es einen Teil der fruchtbaren Magdeburger Elbniederung einnimmt. Ebenso ist seine Bergwerksproduktion durch seinen Anteil an dem Staßfurter Salzlager und durch seinen Braunkohlenreichtum sehr beträchtlich (etwa 1/50 der deutschen). Namentlich liefert es ein bedeutend größeres Quantum Kalisalze als die Provinz Sachsen. Durch seine Enclave im östlichen Harzgebirge (um Ballenstedt und Harzgerode) produziert es auch Metalle, vorzugsweise Blei. Die Industrie des kleinen Landes hat einen ganz ähnlichen Charakter wie in der benachbarten Provinz Sachsen und in Braunschweig, sie erzeugt besonders Zucker, Chemikalien, Maschinen und Metallwaren. Auch der Handel ist sehr lebhaft, umsomehr als das Land von einer der wichtigsten deutschen Verkehrslinien (Hamburg-Leipzig rc.) durchschnitten wird.

Dessau (22 000 Einw.), die Residenzstadt an der Mulde, Zerbst (14 000 Einw.), östlich an der Elbe, Köthen (15 000 Einw.), an der Kreuzung der wichtigsten Eisenbahnen, Bernburg (18 000 Einw.), an der schiffbaren Saale, wetteifern in den genannten Industriezweigen mit einander, ebenso auch in dem Handel mit den Erzeugnissen der Industrie und des Ackerbaues. Ihr Charakter ist um so gleichmäßiger, als auch die letztgenannten drei einst Residenzstädte waren. — Leopoldshall, unmittelbar bei Staßfurt gelegen, ist bedeutend durch sein Steinsalzbergwerk sowie durch seine chemische Industrie.

Das Herzogtum Braunschweig hat 3690 qkm (67 Q.M.) und 349 000 Einw. Es besteht aus drei größeren und mehreren kleineren Stücken, die zum Teil östlich, zum Teil nördlich und westlich von dem Harzgebirge gelegen, und von der Bode, Ocker, Aller, Leine und Weser durchflossen sind. Der größere Teil des Landes ist sehr fruchtbares, hügeliges Ackerland (die Braunschweiger Börde), so daß sein Beitrag zu der deutschen Ernte verhältnismäßig ein sehr bedeutender (viel bedeutender als derjenige von Oldenburg und Sachsen-Weimar) und sein Bauernstand ein sehr wohlhabender ist.

Das Waldkleid ist namentlich in den Harz- und Wesergebirgslandschaften ein wohlgepflegtes und dichtes, und die Bergbauproduktion ist ebenfalls hinsichtlich der Braunkohlen, des Eisens und Bleies eine bedeutende zu nennen. Die Industrie ist fast in allen Zweigen eine wohlentwickelte, ganz besonders aber in der Zucker-, Maschinen- und Chemikalien-Branche. Der Handel und Verkehr ist lebhaft, da er durch ein dichtes Eisenbahnnetz sowie durch eine das Land durchschneidende Hauptverkehrslinie (vom Niederrhein nach Berlin) gefördert wird.

Die Residenz Braunschweig (73 000 Einw.) liegt an der Ocker, in der reichsten Ackergegend des Landes und war bereits als Quartierstadt der Hansa eine der bedeutendsten Städte Deutschlands, die den beiden Nordseehäfen Bremen und Hamburg als Hauptvermittlerin ihres Handels mit dem deutschen Binnenlande diente. Nachdem sie durch den dreißigjährigen Krieg und durch die Konkurrenz Hannovers aufgehört hat, die Hauptrolle unter den nordwestdeutschen Städten zu spielen, erfreut sie sich doch auch in der Neuzeit wieder einer hohen Blüte, die durch die mannigfaltige und reiche Produktion der Umgegend sehr gefördert wird. Ihre Maschinen-, Zucker-, Tabak-, Konserven- und Chemikalienindustrie ist sehr bedeutend; ebenso ihr Getreide-, Woll- und Fleischwarenhandel sowie ihr Bankwesen. Ihre Messen haben an Bedeutung sehr verloren. — Wolfenbüttel (12 000 Einw.), an der Ocker, und Helmstädt sind ebenfalls beträchtliche Industriestädte; erstere besonders in Metallwaren und Konserven. — Schöningen hat eine Saline. — Holzminden an der Weser treibt beträchtliche Weserschiffahrt und mannigfaltige Industrie, ist aber vor allen Dingen bekannt durch die großen Sollinger Sandsteinbrüche, deren Produkt in Nordwestdeutschland zu Bauzwecken eine große Rolle spielt. — Im Süden von Blankenburg (besonders bei Rübeland und Hüttenrode) finden sich bedeutende Eisengruben und Eisenhütten sowie auch Marmorbrüche. —

Das Fürstentum Lippe-Detmold, mit 1134 qkm (20 Q.M.) und 120 000 Bewohnern, ist ein Bergland auf und in dem Teutoburger Walde, auf seinen Bergen reich an Wald und in seinem Thälern mit gutem Ackerland.

Die Residenz Detmold, an dem Fuße des Teutoburger Waldes und an der Werra, treibt Landesproduktenhandel.

Das Fürstentum Lippe-Schaumburg, mit 340 qkm (6 Q.M.) und 35 000 Einw., ist bezüglich der Bevölkerung der kleinste deutsche Staat. Von einiger Bedeutung ist er dadurch, daß sein Anteil an den Wesergebirgen Steinkohlen enthält. Der Abbau derselben hat in der kleinen Residenz Bückeburg auch einige Industrie ins Leben gerufen.

Das Fürstentum Waldeck, mit 1120 qkm (20 Q.M.) und 57 000 Einw., besteht aus einem größeren Teile, der auf der Ostseite der Sauerländischen Gebirge an der Eder liegt und aus einem kleineren Teile, der das Wesergebirgsthal um das Bad Pyrmont umfaßt. Das Land ist reicher an Wald und Weide als an Äckern. In der Gegend der Residenz Arolsen produziert es etwas Eisen.

§ 164. Das Großherzogtum Oldenburg mißt 6400 qkm oder 116 Q.M. und zählt 337 000 Einw., bildet also ebenfalls nur einen kleinen Bruchteil des Deutschen Reiches (1/85 der Fläche, 1/133 der Bewohner). Man

könnte es als das vollkommenste deutsche Flachland bezeichnen, da in ihm, ähnlich wie in Holland, auch die niederen Landrücken Norddeutschlands allmählich verschwinden und in vollkommen ebenes Sumpf- oder Marschenland übergehen. Oldenburg besitzt unter allen deutschen Staaten das meiste Unland (die Saterlandssümpfe, die Diepholzer Sümpfe ꝛc.), daneben hat es aber auch außerordentlich fruchtbare Strecken aufzuweisen. Vielleicht könnte das Unland übrigens durch künstliche Entwässerung allmählich gänzlich beseitigt werden. Das Waldkleid des Staates ist sehr stark gelichtet. Der Schwerpunkt der Produktion beruht weniger in dem Ackerbau als in der Viehzucht, besonders ist das Land berühmt durch vorzügliche Rinder und Pferde. Der Handel ist besonders durch die Weser, an der das Land ebenso wie an der Nordseeküste Anteil hat, sehr lebhaft.

Die Residenz Oldenburg (20 000 Einw.) liegt an der Hunte, die hier schiffbar wird, und sie ist der einzige Eisenbahnknotenpunkt des Landes, sowie der Konzentrationspunkt des Handels und der Industrie. Der Handel der Stadt erstreckt sich dem Landescharakter gemäß besonders auf Vieh und Landesprodukte, die Industrie auf Stearin- und Seifenfabrikation, Eisengießerei ꝛc. — Elsfleth und Brake sind kleine Seehafenstädte an der Weser, letzteres mit der beträchtlichen Schiffahrtsbewegung von nahe an 150 000 Tonnen. — Jever ist durch einen Kanal, der es mit der Jahde verbindet, ebenfalls Seehafen. —

Von den beiden Enclaven Eutin (bei Lübeck) und Birkenfeld (auf dem Hunsrück), die zu dem Lande gehören, ist die letztgenannte für den Handel und Verkehr die wichtigere, indem in ihr das Städtchen Oberstein weithin berühmt ist durch seine Achatschleifereien.

Das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin mißt 13 300 qkm oder 242 Q.M. und hat 576 000 Einw., bildet also durch seine Fläche kaum 1/40, durch seine Volkszahl kaum 1/75 vom Deutschen Reiche. Es liegt auf der nach ihm benannten Seenplatte, hat einen beträchtlichen Anteil an der deutschen Ostseeküste und stößt im Südwesten mit seinem Gebiete zweimal an den Elbstrom. Von der deutschen Ackerfläche besitzt es fast 1/35, also mehr als seiner Fläche zukommt, von der deutschen Waldfläche dagegen nur 1/62, also verhältnißmäßig sehr wenig. Unland (besonders Gewässer) besitzt es sehr viel. Zur Getreideernte des Reiches liefert es etwa 1/31, also mehr als seiner Fläche, vor allen Dingen aber viel mehr als seiner Bevölkerungszahl zukommen würde. Von dem Rinderbestande Deutschlands besitzt es 1/58, von dem Pferdebestande 1/40, in beiden Beziehungen also wenigstens mehr, als man von der Bevölkerungszahl erwarten könnte. Auch die Fischerei Mecklenburgs ist bedeutend. Da Braunkohlen das einzige bergmännische Produkt des Landes bilden, so ist dasselbe in dieser Hinsicht ähnlich arm wie die nordöstlichen Provinzen Preußens. Mit diesen Provinzen hat es zum Teil in Folge davon auch eine geringe Entwicklung der Industrie gemein, indessen steht es darin wenigstens über Ost- und Westpreußen sowie über Posen. Am meisten entwickelt ist seine Maschinen- und Gewerbsindustrie. Der Handel ist durch den Besitz der Küste und mehrerer guter Häfen ein sehr belebter. Von der deutschen Handelsflotte besitzt Mecklenburg etwa 1/10; das Eisenbahnnetz ist dagegen nicht sehr dicht.

Handelsplätze sind: Schwerin (30 000 Einw.), an dem nach ihm benannten See, die Residenz des Großherzogs, hat sich bezüglich des Handels und der Industrie sehr gehoben, seit es in das Netz der Eisenbahnen Norddeutschlands gezogen und durch dasselbe sowohl mit Hamburg, als auch mit Lübeck, Wismar und Rostock verbunden worden ist. Gemäß dem Charakter des ganzen Landes beschäftigt sich der Handel indeß vorwiegend nur mit Landesprodukten. — Wismar (16 000 Einw.) besitzt einen der besten Ostseehäfen, der tiefer gehende Fahrzeuge zuläßt als Lübeck, und dessen Schiffahrtsbewegung daher stark im Steigen begriffen ist (gegenwärtig c. 80 000 Tonnen). Der Handel bezieht sich vorzugsweise auf Vieh, Wolle und Getreide. — Rostock (c. 38 000 Einw.) liegt an der Warnow, die sich bei der Stadt seenartig erweitert, und die ebenfalls einen guten Hafen bildet, der für ziemlich große Seeschiffe (mit 5 m Tiefgang) nahbar ist. Es war bereits in der Slawenzeit eine der wichtigsten Städte der Ostsee, sowie sie auch später in dem Hansabunde eine der angesehensten Stellen einnahm. Gegenwärtig spielt sie besonders im deutsch-dänischen Verkehr eine wichtige Rolle. Ihre Rhederei ist bedeutender als diejenige jedes anderen deutschen Ostseehafens, ihre Schiffahrtsbewegung freilich steht selbst hinter derjenigen von Flensburg noch zurück (etwa 120 000 Tonnen). Getreide, Vieh und Wolle sind auch hier die Hauptartikel. Die Industrie ist vertreten durch große Brauereien, Eisengießereien, Schiffsbau 2c., wie Rostock überhaupt als die bedeutendste Industriestadt des Landes angesehen werden muß. — Güstrow (12 000 Einw.) ist nächst Rostock am ehesten als Industriestadt zu bezeichnen, außerdem ist es auch bemerkenswert als Wollhandelsplatz.

Das Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz, mit ziemlich 3000 qkm oder 53 Q.M. und 100 000 Einw., ist in physikalisch-geographischer Beziehung nur ein Anhängsel an das größere Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, zu einem größeren Teile südöstlich, zu einem kleineren Teile nordöstlich von diesem gelegen. Seine Produktionsverhältnisse sind dieselben wie in dem größeren Nachbarstaate. Das dünnbevölkerte Ländchen, das also einen reinen Landwirtschaftsstaat bildet, wird von den beiden Eisenbahnlinien Berlin—Stralsund und Stettin—Lübeck durchschnitten, wodurch sich für den Kreuzungspunkt derselben, Neubrandenburg, die beträchtlichste Steigerung des Verkehrs ergeben hat. Der Handel erstreckt sich natürlich hier wie in der Residenz Neustrelitz vorzugsweise nur auf Landesprodukte.

§ 165. **Die Freie Stadt Lübeck** hat ein Gebiet von 299 qkm (reichlich 5 Q.M.) und 64 000 Einw. Das Land ist meist ausgezeichnetes Marschland.

Die Stadt Lübeck (51 000 Einw.) liegt auf einer Anhöhe an der Trave und ist durch die künstliche Vertiefung dieses Flusses auch größeren Seeschiffen (mit 4 m Tiefgang) nahbar. In jenen Zeiten, wo der Schwerpunkt des deutschen Kultur- und Handelslebens noch in der Westhälfte des gegenwärtigen Reiches lag, und wo die Gestadeländer der Ostsee noch ein freies und ergiebiges Feld kolonisatorischer Thätigkeit bildeten, mußte Lübeck in dem südwestlichsten Winkel der Ostsee, den es einnimmt, eine ganz ähnliche dominierende Rolle unter den deutschen Hafenstädten spielen, wie heutigen Tages Hamburg. Da es seiner Lage gemäß mehr als jeder andere Ostseehafen mit dem westlichen Deutschland in den intimsten Beziehungen stand,

so war es auch besser als jeder andere geeignet, westeuropäische Kultur und westeuropäische Industrieerzeugnisse nach dem europäischen Norden und Nordosten hinaus zu tragen, um sie gegen die Erzeugnisse jener Länder einzutauschen und auf diese Weise eine hohe kulturhistorische Mission zu erfüllen. Sein Charakter als Haupt des alten Hansabundes ist damit geographisch erklärt. Für den transoceanischen Handel der Gegenwart ist Lübeck sowohl durch die geringe Tiefe seines Hafens als auch durch seine relative Entlegenheit von dem offenen Oceane minder gut geeignet. Da übrigens die wirtschaftliche Blüte Deutschlands heutigen Tages sich auch über den deutschen Osten ausgebreitet und insbesondere in der deutschen Reichshauptstadt seine wichtigste Hauptstätte gefunden hat, so ist es sogar auch von einzelnen Ostseehäfen bezüglich seiner Schiffahrtsbewegung überflügelt worden. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt etwa 600 000 Tonnen, erreicht also nicht mehr diejenige von Stettin, Danzig und Königsberg. Einen großen Teil seiner lebhaften Handelsbeziehungen mit Dänemark, Schweden und Rußland hat es sich aber bis auf den heutigen Tag zu erhalten gewußt. Die mehr und mehr aufblühende Industrie der Stadt bezieht sich auf die Ausrüstung der Schiffe, auf Maschinen, Tabak, Leder 2c.; der Handel auf Getreide, Wein, Eisen, Kohlen, Zündhölzer 2c. Für die mittelalterliche Blüte der Stadt sind wie in Danzig und Nürnberg zahlreiche alte Giebelbauten, vor allen Dingen aber die schöne Marienkirche und das Rathaus charakteristisch, für die moderne Handelsblüte die großen Weinniederlagen 2c. —

Der Vorhafen Travemünde hat seit der künstlichen Vertiefung der Trave wieder viel von seiner Bedeutung verloren.

Die Freie Stadt Hamburg umfaßt eine Fläche von 410 qkm ($7^1/_2$ Q.M.) und eine Einwohnerzahl von 454 000, so daß sie also in letztbezeichneter Hinsicht unmittelbar hinter dem Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin steht. Ihr Hauptgebiet liegt rechts von der Elbe bei der Stadt und ist großenteils außerordentlich fruchtbares Marschland (namentlich die Vierlande bei Bergedorf), das wichtigste Nebengebiet liegt links von der Elbmündung um Kuxhaven und schließt auch die Insel Neuwerk in sich.

Die Stadt Hamburg (nebst den Vororten 410 000 Einw.) hat für einen Welthandelsplatz ersten Ranges eine ungemein günstige geographische Lage. Die Elbe hat sich bei Hamburg in zwei Hauptarme (Norder- und Süderelbe und in mehrere Nebenarme geteilt, und während der Strom oberhalb und unterhalb von breiten Marschenlandschaften, die früher ein häufig überschwemmtes Sumpfland waren (die Vierlande, die Alten Lande 2c.), eingesäumt ist, tritt an diesem Punkte von beiden Seiten die „hohe Geest“ (der Lüneburger Haide und des holsteinschen Landrückens) unmittelbar an ihn heran. Es war dadurch von Natur ein verhältnismäßig bequemer Elbübergang, zugleich aber auch ein guter Baugrund für ausgedehntere menschliche Ansiedelungen auf beiden Seiten gegeben und es entstanden auf diese Weise frühe die Städte Harburg an der Süder- und Hamburg an der Norderelbe. Hamburg insbesondere wurde als Bollwerk und Bistumssitz durch Karl den Großen mit einer wichtigen kulturhistorischen Mission bei der Unterwerfung und Christianisierung Nordalbingiens (Holsteins) betraut. Der in zahlreiche Arme geteilte fischreiche Strom, der in dem heutigen Stadtgebiete

Hamburgs noch die ebenfalls in mehrere Arme gespaltenen Nebenflüsse Bille und Alster aufnimmt, begünstigte in dem Bistumssitze aber auch das Gedeihen einer zahlreichen Fischerbevölkerung, die ihre Fahrten allmählich weiter und weiter ausdehnte, und die dadurch zu einer tüchtigen und unternehmungslustigen Seefahrerbevölkerung heranreifte. Als Hansastadt nahm Hamburg deshalb neben Lübeck und Bremen bald eine sehr hervorragende Stelle ein, um so mehr als ihm von den deutschen Kaisern (Friedrich Barbarossa und Otto IV.) wichtige Handelsprivilegien verliehen wurden, und als es in unmittelbarster Nachbarschaft des Hauptes der Hansa (Lübecks), und ähnlich wie dieses in der innersten Ecke seines Meeres (der Nordsee) gelegen war. Die Stadt wurde zwischen den Nordseeländern und dem Elb- und Donaugebiete eine ähnliche wichtige Vermittlerin bezüglich des Handels und Verkehrs, wie es Lübeck zwischen den Ostseeländern und Binnendeutschland war. Besser als Lübeck aber war Hamburg durch seine Lage in dem kontinentalsten Winkel der Nordsee (vergl. § 25) dazu geeignet, seine Handelsblüte auch nach dem Verfall der Hansa und während des Zeitalters der transoceanischen Welthandelsbewegung aufrecht zu erhalten, und trotz mannigfaltiger Unglücksfälle (Franzosenherrschaft, Brand 1842) höher und höher zu entfalten. Die Norderelbe, an der Hamburg liegt, hat vor der bei Harburg vorüberfließenden Süderelbe vor allen Dingen ein weniger gewundenes Fahrwasser und eine größere Tiefe voraus. Zur Flutzeit können die größten Postpacketdampfer — namentlich seit der Vornahme umfassender Baggerarbeiten — in derselben unmittelbar bis an die Quais der Stadt heranfahren, während kleinere Fahrzeuge alsdann in die zahlreichen Nebenarme der Elbe, Bille und Alster, die einem Teile von Hamburg das Aussehen eines deutschen Venedig geben, und unmittelbar vor die Magazine gelangen können. Hinsichtlich des Wertes der Ein- und Ausfuhr (die Einfuhr beträgt ca. 1700 Mill. Mark jährlich) ist Hamburg nächst London und Liverpool der bedeutendste Hafen Europas, der alle anderen Häfen des kontinentalen Europa und selbst ganze Staaten desselben (wie Holland, Belgien, Spanien &c.) durch seine Handelsbewegung weit übertrifft. Der Schiffahrtsverkehr betrug 1880 etwa 5½ Mill. Tonnen (reichlich 12000 Schiffe). Die regsten Verkehrsverbindungen unterhält Hamburg mit England (namentlich mit London und Hull), aber auch nach den übrigen atlantischen Häfen und selbst nach den Mittelmeerhäfen Europas, sowie nach Amerika, Ostasien, Polynesien sind seine Beziehungen sehr intime. Die Waren, welche in der Einfuhr die Hauptrolle spielen, sind (dem Werte nach geordnet): Kaffee, Wollenwaren, Baumwollengarn, Schlachtvieh, Baumwollenwaren, Wollengarn, Wolle, Baumwolle, Maschinen, Tabak, Getreide, Leder, Felle, Häute, Butter, Flachs, Seidenwaren, Eisenwaren, Wein, Zucker, Schmalz, Steinkohlen und Coaks &c. — Die meisten von diesen Waren werden binnenwärts, namentlich in der Richtung auf Berlin, Magdeburg, Leipzig, Dresden, Prag &c., wieder ausgeführt und ein großer Teil davon geht auch nach Skandinavien. Nach England, Amerika &c. werden in erster Linie ausgeführt: Wollene Waren und Wollengarn, baumwollene Waren, Wolle, Pelze und Felle, Maschinen, Spiritus und Spirituosen, Fleisch, Schlachtvieh, Flachs, Butter, Cigarren, Pferde, Seidenwaren &c. Von hoher Wichtigkeit ist Hamburg auch

als Auswandererhafen. Die wichtigste Dampfschiffahrtsgesellschaft Hamburgs ist die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft. Zahlreiche Banken und Versicherungsgesellschaften haben in der Stadt ihren Sitz, wie denn Hamburg auch im deutschen Geldverkehr neben Berlin und Frankfurt der wichtigste Platz ist. — Die Industrie der Stadt tritt zwar gegenüber dem Handel bedeutend in den Hintergrund, immerhin ist dieselbe aber von Belang, namentlich hinsichtlich des Schiffsbaues, der Maschinen-, Wagen- und Nähmaschinenfabrikation, der Metall- und Lederverarbeitung. — Die Handelsblüte der Stadt spiegelt sich zwar am deutlichsten in dem Hafenleben, an den Quais, in den Ein- und Ausladevorrichtungen, in den Riesendocks &c., daneben aber auch in den Glanzbauten der Nikolaikirche, der Börse, der Kunsthalle, der Lombardusbrücke &c. Besonders bringt das schöne Bassin der Binnenalster mit seinen stolzen Straßenanlagen, sowie das Bassin der Außenalster mit seinem Kranze von Landhäusern und Parks den Reichtum, dessen sich die Stadt durch ihren Handel und Verkehr erfreut, deutlich zum Bewußtsein.

Der Hamburgische Vorhafen Kuxhaven ist ganz besonders während des Winters, wenn Hamburg durch Eis unzugänglich ist, von hoher Wichtigkeit.

Die Freie Stadt Bremen hat eine Fläche von 255 qkm (nicht ganz 5 Q.M.) und 156 000 Einw. Außer dem Hauptgebiete bei der Stadt Bremen gehören zu dem Gebiete namentlich noch die kleinen Enclaven um Vegesack und Bremerhaven.

Die Stadt Bremen (112 000 Einw.) liegt zum größeren Teile auf einer Düne rechts von der Weser, zum kleineren Teile auf niedrigem Alluvialboden links davon, und ist von der Mündung des Flusses etwa 130 km entfernt. Während das Überschreiten und Überbrücken der Weser bei der Stadt Bremen noch sehr leicht ist, so können größere und selbst mittlere Seeschiffe infolge mangelnder Tiefe des Flusses (nur etwas über 2 m) nicht bis an die Stadt gelangen. Nur während des Mittelalters, und insbesondere als Hansastadt, war sie deshalb ein hervorragender deutscher Hafenplatz, der namentlich den europäischen Norden zu seiner Handelsdomäne machte, und der noch in den Kämpfen der Reformationszeit in Deutschland einen großen politischen Einfluß hatte. Nach dem 30jährigen Kriege kam für Bremen eine lange Periode des Verfalls, von der es sich erst in neuester Zeit wieder erholt hat, namentlich durch die Begründung von Bremerhaven (1830). Heute ist es zwar mehr Fluß- als Seehafen — die Seeschiffahrtsbewegung beträgt nur etwa 90 000 Tonnen, also weniger als in Tönning, Brake, Emden &c. — aber durch seine Verbindung mit Bremerhaven und durch sein vorzügliches Hinterland (das Weser-, Main-, Donaugebiet &c.) nimmt es in dem Welthandel wieder eine sehr hervorragende Stelle ein. Seine Einfuhr beläuft sich auf etwa 450 Mill. Mark jährlich. Die Haupthandelsartikel sind Petroleum, Reis, Tabak, Baumwolle, Kaffee, Zucker, Thee, Gewürze, Getreide, Öl, Wein &c. Die wichtigste Dampfschiffahrtsgesellschaft, die in Bremen ihren Sitz hat, ist der Norddeutsche Lloyd. — Die Rhederei Bremens ist bezüglich der Segelschiffe bedeutender als diejenige Hamburgs. Die Industrie erstreckt sich vor allen Dingen auf Tabak-

verarbeitung, Schiffs- und Maschinenbau, Seilerei, Segelmacherei, Zuckersiederei ꝛc. — Die Stadt hat noch zahlreiche Erinnerungen an ihre erste Blütezeit aufzuweisen: den Dom, das Rathaus mit dem berühmten Ratskeller, den Schütting (das Haus der Kaufmannschaft), das Krameramthaus ꝛc. — Vegesack treibt Schiffahrt und Schiffsbau. — Bremerhaven (c. 15 000 Einw.) rechts von der Weser, in die bis hieher die größten Seeschiffe gelangen können, besitzt seit 1830 großartige Hafenanlagen, die es zum eigentlichen rasch emporblühenden Hafen Bremens machen. Vor dem Hamburger Hafen hat er in der verhältnißmäßigen Freiheit von Wintereis einen wichtigen Vorzug. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt etwa 1½ Mill. Tonnen, und seine Verkehrsverbindungen sind ganz besonders rege mit Amerika, in welcher Beziehung es sogar Hamburg in den Schatten stellt. Wie Hamburg ist es auch wichtiger Auswandererhafen. Seine Industrie bezieht sich namentlich auf den Schiffsbau, die Segelverfertigung und die Schiffsverproviantierung (Schiffszwiebackfabrikation).

Die süddeutschen Staaten.

§ 167. Das Königreich Baiern ist der zweitgrößte deutsche Staat (ziemlich 76 000 qkm oder 1381 Q.M. und 5,270 000 Einw., d. i. reichlich ⅛ des Deutschen Reiches) und umfaßt außer der bairischen und oberpfälzischen Hochebene auch die nordöstlichen Teile des Juragebirges und der fränkischen Terrasse sowie das Fichtelgebirge und die deutschen Anteile am Böhmerwald und an den Alpen. Die Rheinpfalz ist seine große an dem Haardtgebirge und in der Rheinebene gelegene Enclave. Das Klima ist auf der fränkischen Terrasse und am Rhein viel milder als auf der baierischen Hochebene. Während die kleinere Nordwesthälfte des Landes zum Gebiete des Rheins gehört, gehört die größere Südosthälfte in dasjenige der Donau, womit dem Staate bezüglich seines Handels- und Verkehrslebens zugleich eine Vermittlerrolle zwischen Nordwestdeutschland und Östreich-Ungarn zufällt. Um dem Donau-Mainkanale (Ludwigskanale) einen beträchtlichen Teil dieser Rolle spielen zu lassen, wäre wohl nur eine bessere Regulierung der Flüsse, die derselbe verbindet, nötig. Von der Ackerfläche des Deutschen Reiches besitzt Baiern ziemlich ⅛, von dem Forstlande und Weinlande aber mehr als ⅙. Während seine Getreideernte nur reichlich ⅛ der deutschen beträgt, (seiner Fläche entsprechend) beläuft sich sein Rinderbestand fast auf ⅕ desselben. Bezüglich der Bergwerksproduktion ist Baiern sehr arm zu nennen, da es nur etwa 1/75 der bergmännischen Produkte Deutschlands (nur 1/100 der Kohlen) liefert. Daher ist Baiern auch weit mehr ein Ackerbaustaat als ein Industriestaat. Hervorragend ist nur seine Bier- und Glasindustrie. Das Eisenbahnnetz Baierns ist relativ sehr dicht.

Die wichtigsten Handelsplätze Baierns:

1) In Oberbaiern: München (228 000 Einw.), an der unschiffbaren Isar und in ziemlich unproduktiver Gegend gelegen, entwickelte sich aus einer Salzniederlage des bairischen Südostens, auch nachdem es Residenz geworden war, sehr langsam. Erst durch das stärkere Wachstum Baierns und durch die Herstellung künstlicher Land- und Schienenwege blühte es —

teilweise begünstigt durch die Lage in der Nähe des Centrums der bairischen Hochebene — zur bedeutendsten Handels- und Industriestadt des deutschen Südostens empor. Von den neun Eisenbahnen, die gegenwärtig in München zusammenlaufen, sind für den Handel der Stadt vor allen Dingen von höchster Wichtigkeit die Bahn von Norddeutschland nach dem Brennerpaß, sowie die Bahnen von dem Bodensee und der oberen Donau nach Passau und Linz. Sowohl durch seine Lage in der Nachbarschaft der reichsten Ackergegend Baierns als auch durch seine Lage an der Hauptstraße aus dem Getreideexport-Lande Östreich-Ungarn in das Getreideimport-Land Schweiz ist es vor allen Dingen Hauptsitz des süddeutschen Getreidehandels. Außer durch seine Bier- und Maschinenfabrikation ist München wichtig durch die Verfertigung von optischen Instrumenten, Porzellan, Möbels ꝛc. — Rosenheim, Reichenhall und Berchtesgaden sind ausgezeichnet durch Salinen, letzteres auch durch Holzschnitzerei. Der Badeort Tölz an der oberen Isar ist Hauptsitz des Holzhandels aus den Alpen (durch Flößerei); Ingolstadt (15 000 Einw.) wichtiger Donauhafen, Eisenbahnknotenpunkt und Getreidemarkt.

2) In Niederbaiern: Landshut (15 000 Einw.) liegt an der Isar und ist wichtig durch seinen Getreide- und Holzhandel. Straubing (12 000 E.), an der Donau und inmitten der „schwarzen Erde" Baierns, ist der Hauptgetreidemarkt dieses reichen Ackerbaubezirkes. Passau (16 000 E.), an der Vereinigung von Inn und Donau und an der östreichischen Grenze, ist durch seine Lage der wichtigste Donauhafen Baierns.

3) In der Oberpfalz und Regensburg: Regensburg (34 000 Einw.), an der nördlichsten Ecke der Donau, gegenüber der Regenmündung und unfern der Nabmündung, ist einer der Hauptkreuzungspunkte deutscher Naturstraßen. Als solcher wurde die Stadt bereits in der Römerzeit, ganz besonders aber während des frühen Mittelalters (durch ihre Verbindungen mit Konstantinopel) eine der wichtigsten deutschen Handelsstädte. Heute, wo sie freilich ihre Hauptblüte an München verloren hat, ist sie außer durch ihren Donauhafen auch als Kreuzungspunkt von mehreren Haupteisenbahnen bedeutsam. — Amberg (14 000 Einw.) hat in seiner Nähe die wichtigsten Eisengruben Baierns (Maximilianshütte).

4) In Oberfranken: Hof (21 000 Einw.), an der Saale und vor der breiten Thalpforte zwischen dem Thüringerwalde und dem Fichtelgebirge gelegen, ist wichtiger Eisenbahnkreuzungspunkt und außerdem infolge der Nachbarschaft des Zwickauer Kohlenlagers wichtig durch Textilindustrie. Kulmbach mit bedeutender Bierbrauerei liegt am weißen Main. Baireuth (22 000 Einw.), am roten Main, ist aus ähnlichen Gründen bedeutende Textilindustriestadt. Bamberg (30 000 Einw.) liegt in fruchtbarer Thalgegend an der Einmündung der schiffbaren Regnitz (des Ludwigskanals) in den Main und an mehreren Haupteisenbahnen. Dadurch sowie durch seinen bedeutenden Gartenbau und durch seine Web- und Bierindustrie ist es einer der wichtigsten Handelsplätze Nordbaierns.

5) In Unterfranken: Schweinfurt (13 000 Einw.), am Main, ist durch seine Farbwaren berühmt. Würzburg (51 000 Einw.) in schöner Thalgegend am Main sowie an der Kreuzung der Mainbahn mit den Linien

Frankfurt-Regensburg, Bremen-München ꝛc. gelegen, ist nächst Nürnberg der wichtigste Markt Nordbaierns, besonders ausgezeichnet durch Weinhandel sowie durch Gewebs- und Maschinenindustrie (Schnellpressen, Eisenbahnwagen ꝛc.). — Aschaffenburg (12 000 Einw.) hat bedeutende Papierfabrikation.

6) In Mittelfranken: Ansbach (13 000 Einw.), Eisenbahnkreuzungspunkt, treibt Wollindustrie. Nürnberg (100 000 Einw.) liegt an der Pegnitz und in der Nähe des Ludwigskanales sowie an jener Stelle, wo sich die tief eingeschnittene und breite Thalgegend des Rheingebietes (das Main-Regnitzthal) inmitten des deutschen Berglandes am stärksten dem bairischen Donaustrome nähert; obendrein aber auch nahe dem Herzpunkte des alten Deutschen Reiches. Infolgedessen spielte es bereits in dem mittelalterlichen Weltverkehre, ganz besonders aber zur Blütezeit der italienischen Handelsrepubliken, eine hervorragende Rolle, wodurch sich seine mittelalterlichen Glanzbauten, zugleich aber auch der alte Ruf seiner Industriethätigkeit und seines Erfindungsgeistes erklärt. Im Zeitalter der Eisenbahnen — von Nürnberg nach Fürth wurde 1835 die erste deutsche Dampfeisenbahn gebaut — ist es neben München die bedeutendste Handelsstadt Baierns geblieben, besonders ausgezeichnet durch ihren Geldverkehr sowie durch ihren Handel mit Hopfen, Kolonialwaren, Feldfrüchten ꝛc. Ihre Industrie erstreckt sich noch heute vor allen Dingen auf Spiel- und Galanteriewaren („Nürnberger Tand“), Kurzwaren, leonische Waren (aus unechtem Silber), Bleistifte (Firma Faber im nahen Dorfe Stein), daneben aber auch auf Maschinen, Farbwaren, Bier ꝛc. — Fürth (31 000 Einw.), an der Vereinigung von Regnitz und Pegnitz und am Donau-Mainkanale, teilt die Vorzüge der Lage Nürnbergs und entfaltete seit Ende des vorigen Jahrhunderts eine beträchtliche Handels- und Industriethätigkeit (in Geweben, Spiegeln, Nürnberger Waren ꝛc.). — Erlangen (15 000 Einw.), an der Regnitz und am Donau-Main-Kanale, ist außer durch seine Universität ausgezeichnet durch seine Web- und Bierindustrie; Schwabach durch seine Nadelfabrikation und Solenhofen, an der Altmühl, durch seine Schieferbrüche (lithographische Schiefer).

In Schwaben mit Neuburg: Nördlingen liegt inmitten des fruchtbaren Donau-Ries. — Augsburg (62 000 Einw.), an der Vereinigung von Lech und Wertach, dankt seine aus der Römerzeit datierende Bedeutung vor allen Dingen seiner Lage vor den beiden Alpenpässen über den Splügen und Brenner. Es wurde dadurch ganz besonders während des Mittelalters ein Hauptstapelplatz für die aus Venedig und Genua kommenden Waren, und eine Reihe von Bauten (das Rathaus mit dem Goldenen Saale, das ehemalige bischöfliche, jetzt königliche Palais, das Fuggersche Palais ꝛc.) giebt noch Zeugniß von dieser Glanzzeit (der Fugger, Welser und Peutinger). Einen großen Teil der italienischen Handelsbeziehungen hat Augsburg übrigens bis auf den heutigen Tag erhalten, nur spielen dieselben natürlich heute nicht mehr jene Rolle im Weltverkehre wie einst. Neben München und Nürnberg ist Augsburg der wichtigste bairische Eisenbahnknotenpunkt, und ebenso — auch ein Erbe aus der alten Zeit — der wichtigste Geldmarkt. Die ausgiebigen Wasserkräfte seiner Flüsse begünstigten übrigens in Augsburg auch eine hohe Entwickelung der Industrie, die gegenwärtig besonders bezüglich der Baumwollen-, Leinen-, Wollen- und Maschinenfabrikation hervor-

ragt. Von den mittelalterlichen Luxusindustriezweigen Augsburgs haben die Gold- und Silber- sowie die Tischlerarbeiten ihren hohen Ruf am besten bewahrt. — Kempten (14 000 Einw.), an der Iller, Eisenbahnkreuzungspunkt, treibt namentlich Baumwollenindustrie. — Lindau, eine auf einer Bodensee-Insel gelegene Hafenstadt, hat rege Verkehrsbeziehungen nach der Schweiz (Getreidehandel).

In der Rheinpfalz („Rheinbaiern"): Speier (15 000 Einw.), Rheinhafen an der Einmündung des Speierbaches, alte Römergründung, war besonders zur Zeit der salischen Kaiser, wo der Schwerpunkt des politischen und wirtschaftlichen Lebens der Deutschen am Rheine lag, bedeutend. Von der Zerstörung im pfälzer Raubkriege (1689) hat es sich aber nur schwer erholt. Am beträchtlichsten ist es heute durch seinen Tabakhandel. — Ludwigshafen (15 000 Einw.) ist ein neubegründeter, rasch aufblühender Rheinhafen gegenüber Mannheim und der Neckarmündung, mit lebhafter chemischer Industrie. — Landau und Neustadt („a. d. Haardt") liegen am Fuße des Haardtgebirges, ersteres mit Cigarrenfabrikation, letzteres sowie Dürkheim mit bedeutendem Wein- und Obstbau. — Frankenthal besitzt beträchtliche Metallwarenindustrie (die Kaiserglocke des Kölner Doms wurde hier gegossen). — Kaiserslautern (26 000 Einw.), in der Mitte der Rheinpfalz und an dem westlichen Ausgange des bedeutendsten Haardtüberganges, alte Kaiserpfalz, ist die bedeutendste Industriestadt des Bezirkes (in Webwaren, Steingut, Glas, Cigarren ꝛc.). — Zweibrücken (10 000 Einw.) hat Gewebs-, Pirmasenz (12 000 Einw.) Schuhwarenindustrie, St. Ingbert (10 000 Einw.), an der preußischen Grenze, bei Saarbrücken, wichtige Steinkohlen- und Eisengruben.

§ 168. Das Königreich Würtemberg ist hinsichtlich seiner Fläche (19 500 qkm oder 354 □.M.) der dritte, hinsichtlich seiner Volkszahl (1,970 000) der vierte deutsche Staat, der in ersterer Beziehung $^1/_{25}$ und in letzterer $^1/_{23}$ des deutschen Reichsgebietes bildet. Derselbe umfaßt außer dem schwäbischen Juragebirge den südlichen Teil des fränkischen Terrassenlandes und den westlichen Teil der bairischen Hochebene. Umgekehrt wie bei dem Königreiche Baiern gehört der größere Teil im Nordwesten dem Rheingebiete, der kleinere im Südosten dagegen dem Donaugebiete an. Da der erstgenannte Teil der produktivere und dichter bevölkerte ist, so fällt in ihn auch der Schwerpunkt des Handels- und Verkehrslebens. Von der Ackerfläche Deutschlands besitzt Würtemberg nur $^1/_{29}$, also nicht so viel als seiner Fläche zukommt, was besonders durch die sterilen Juragegenden (Rauhe Alp) zu erklären ist; von den deutschen Weinbergen gehören ihm im Gegensatz dazu mehr als $^1/_6$, von der deutschen Waldfläche endlich $^1/_{23}$. An der Getreideernte des Reiches ist es nur mit $^1/_{29}$, an dem Rinderbestande ziemlich mit $^1/_{16}$, an dem Pferdebestande mit $^1/_{35}$, an der Schafzucht mit $^1/_{43}$, an der gesamten Bergwerksproduktion nur mit $^1/_{450}$, an der Salzproduktion aber mit $^3/_7$ beteiligt. Alles in allem ist der Staat bedeutender durch Acker-, Garten- und Weinbau und Viehzucht als durch Industrie. Sehr bedeutend ist indessen die Holzindustrie, und von Belang sind außerdem auch die Metall- und Textilindustrie. Das Eisenbahnnetz ist in Würtemberg wesentlich dichter als in Preußen und in Baiern.

Die wichtigsten Handelsplätze:

Im Neckarkreise: Stuttgart (117 000 Einw.), links vom Neckar in einem gartenähnlich bebauten Thalkessel gelegen, seit dem 14. Jahrhunderte Residenz, teilt bezüglich des Handels und Verkehrs die Vorteile der Lage von Kannstatt, von welchem Punkte an der Neckar schiffbar wird. Als Haupteisenbahnknotenpunkt Württembergs hat es seine kommerzielle Bedeutung ganz besonders erst während des laufenden Jahrhunderts gewaltig gesteigert. Seine Industrie erstreckt sich vor allen Dingen auf Luxusgegenstände (Pianofortes, Möbels, Bijouteriewaren ꝛc.), doch auch auf Chemikalien, Gewebe und Maschinen. Von seinen Handelszweigen ist namentlich der Buch- und Kunsthandel (Cotta ꝛc.) hervorzuheben. — Kannstatt (16 000 Einw.), am Neckar, hat beträchtlichen Schiffsverkehr, Maschinenfabrikation ꝛc. — Eßlingen (21 000 Einw.), ebenfalls am Neckar, ist wichtig durch den Bau von Lokomotiven, Eisenbahnwagen ꝛc. — Ludwigsburg (16 000 Einw.) aus einem ehemaligen Jagdschlosse zur zweiten Residenz erhoben, verfertigt Orgeln, Geschütze, Kaffeesurrogate ꝛc. — Heilbronn (25 000 Einw.) liegt an dem Neckar, der einige Meilen oberhalb der Stadt die Enz aufgenommen hat und nun eine breitere Thalgegend betritt, in der er in höherem Grade schiffbar wird. Heilbronn ist dadurch der Hauptneckarhafen mit sehr lebhaftem Handel in Tabak, Wein, Holz, Kohlen, Wolle ꝛc. und mit sehr bedeutender Industrie (Eisengießereien, Papier- und Nähmaschinenfabriken, Fabriken musikalischer Instrumente ꝛc.). —

2) Im Jagstkreise: Hall an dem Kocher ist durch seine Saline und seine Metallindustrie von Bedeutung; Ellwangen an der Jagst durch Vieh-, Woll- und Holzhandel und Mineralwasserfabrikation. Aalen und seine Nachbarschaft am Kocher (Wasseralfingen, Abtsgmünd, Unterkochen, Erlau) ist Centralpunkt der würtembergischen Eisengewinnung und Eisenindustrie. Gmünd (13 000 Einw.) fabriziert Gold- und Silberwaren, Waffen ꝛc., Heidenheim treibt Holzhandel und Holz- und Gewebsindustrie.

Im Donaukreise: Ulm (33 000 Einw.) liegt an der Vereinigung der Donau mit der Iller und Blau und an jener Stelle, wo sich die schiffbar gewordene Donau am stärksten der Neckarthalgegend nähert und durch einen bequemen Jurapaß mit derselben in Verbindung steht. Zudem liegt es für den Verkehr über den Splügen noch bequemer als Augsburg. Aus diesen Gründen war es während des Mittelalters eine der bedeutendsten deutschen Handelsstädte. Neuerdings blüht es durch die Donauschiffahrt und die sich kreuzenden Eisenbahnen wieder auf, namentlich hinsichtlich des Holz-, Produkten- und Speditionshandels. Seine Industrie ist eine außerordentlich mannigfaltige (in Leder, Holz, Metallen ꝛc.). — Biberach verfertigt Holzwaren, musikalische Instrumente ꝛc.; Ravensburg (11 000 Einw.) Leinengewebe, Pinsel ꝛc. — Friedrichshafen ist Bodenseehafen mit wichtigem Speditionshandel nach der Schweiz. Göppingen (11 000 Einw.) und Geißlingen, am Fuße der Rauhen Alp sind lebhafte Industrieplätze, ersteres in Maschinen und Drillgeweben, letzteres in Maschinen und Elfenbeinwaren.

Im Schwarzwaldkreise: Reutlingen (17 000 Einw.), in einem fruchtbaren Seitenthale des Neckar, hat beträchtliche Leder-, Tuch- und Holzindustrie;

die Universitätsstadt Tübingen (12 000 Einw.), am Neckar, Buch- und Kunsthandel; Calw, an der Nagold, Wollindustrie und Holzhandel; Rottweil, am Neckar, Metall- und Holzindustrie sowie Holzhandel; Schramberg, Schwenningen, Deislingen rc. Uhrenindustrie. —

§ 169. Das Großherzogtum Baden hat reichlich 15 000 qkm (274 Q.M.) und 1,570 000 Einw., ist also in ersterer Hinsicht der vierte, in letzterer aber der fünfte Staat Deutschlands, von dem Reiche etwa 1/36 der Fläche und 1/28 der Bevölkerung bildend, und einen großen Teil der oberrheinischen Ebene und des Schwarzwaldgebirges einnehmend. Von der Ackerfläche des Deutschen Reiches besitzt Baden nicht ganz 1/40, von der Waldfläche 1/25, von der Weinbergsfläche fast so viel als Würtemberg und Baiern und beträchtlich mehr als Preußen, nämlich mehr als 1/6. Baden ist also mehr ein Wald-, Wein- und Obstland als ein Getreideland. Zu der deutschen Getreideernte trägt Baden nur etwa 1/47, zu der Rinderzucht dagegen 1/25, zu der Bergwerksproduktion aber nur etwa 1/2600 bei. Bedeutend ist der Bau von Tabak, Hopfen und anderen Handelspflanzen. Von der deutschen Tabakernte kommt auf Baden fast 1/3, von der Hopfenernte etwa 1/17. Unter den Industriezweigen sind am belangreichsten die Metall-, die Holz- und die Textilindustrie. Durch die Lage des Landes, durch die vorzüglichen Wasserstraßen des Rheins, Neckars und Bodensees und durch das dichte Eisenbahnnetz ist die Handelsbewegung Badens stärker als diejenige Würtembergs.

Die wichtigsten Handelsplätze:

Konstanz (15 000 Einw.) ist Bodenseehafen; ebenso Radolfzell und Überlingen. — Die Gebirgsstädtchen Villingen, Neustadt, Triberg und Furtwangen sind bedeutend durch die Verfertigung und den Vertrieb von schwarzwälder Uhren. — Die Universitätsstadt Freiburg (37 000 Einw.), an der Dreisam und am Ausgange des Höllenthales, treibt Seiden- und Metallindustrie und starken Handel mit der Schwarzwaldgegend. — Lahr verfertigt Kaffeesurrogate und besitzt größere Druckereien und Verlagsgeschäfte. — Offenburg, am Ausgange des Kinzigpasses und an der Abzweigung der Schwarzwaldbahn von der Rheinbahn, treibt Baumwollenindustrie und Speditionshandel. — Baden (12 000 Einw.) ist einer der berühmtesten Badeorte des europäischen Kontinents und als solcher natürlich während der Saison ein Konsumtionsheerd von hoher Bedeutung. — Die Festung Rastatt an der Murg (13 000 Einw.) hat einige Fabriken von Kochherden, Kassenschränken rc. — Pforzheim (24 000 Einw.), an der Enz, ist ein Hauptplatz für die deutsche Gold- und Silberwarenindustrie, die daselbst etwa 7000 Arbeiter beschäftigt. — Karlsruhe (50 000 Einw.), durch Fürstenlaune aus einem Jagdschlosse zur Residenz und Hauptstadt erhoben, blühte durch diesen seinen Charakter und durch die Haupteisenbahnen, die sich gegenwärtig daselbst kreuzen, zu einer der bedeutendsten Handels- und Fabrikstädte des Landes empor. Es zeichnet sich gegenwärtig ganz besonders durch seine Maschinen- und Möbelindustrie aus. — Bruchsal (11 000 Einw.) treibt Maschinen- und Cigarrenfabrikation, Hopfenhandel rc. — Mannheim (53 000 Einw.) übertrifft die Landeshauptstadt nicht blos in der Einwohnerzahl, sondern auch in der Bedeutung für den Handel und die Industrie. Seine Lage an der Vereinigung des Neckar und Rhein und

in dem unteren Abschnitt der Rheinebene, wo der mächtige Strom allmählich ein langsameres Gefäll angenommen hat, macht es zu einem der wichtigsten Rheinhäfen, von dem aus die regelmäßige Dampfschiffahrt beginnt. Seit der Verkehr auf dem Rheine überhaupt ein lebhafterer geworden ist, ist auch der Verkehr Mannheims stetig ein bedeutenderer geworden. Sein Handel erstreckt sich namentlich auf Getreide, Kolonialwaren, Tabak, Hopfen, Kohlen, Holz rc., seine Industrie auf Maschinen, Möbel, Chemikalien rc. — Heidelberg (25 000 Einw.), Universitätsstadt am Neckar, treibt bedeutenden Handel in Wein, Tabak rc. —

§ 170. **Das Großherzogtum Hessen** enthält 7680 qkm (139 Q.M.) und 937 000 Einw., bildet also bezüglich der Fläche $^1/_{70}$, bezüglich der Volkszahl aber $^1/_{48}$ vom deutschen Reichsgebiete. Das Hauptgebiet liegt zu beiden Seiten des Rheins und nimmt außer dem nördlichen Teile der oberrheinischen Tiefebene einen großen Teil des Odenwaldes ein. Das Nebengebiet umfaßt das Vogelsgebirge und seine nordwestliche Abdachung. Von dem deutschen Ackerlande besitzt Hessen ziemlich $^1/_{66}$, von dem Forstlande etwas mehr als $^1/_{58}$, von den Weinbergen aber ungefähr $^1/_{12}$. Ebenso wie Baden ist Hessen also vor allen Dingen als ein gutes Wald-, Wein- und Obstland zu bezeichnen. Zur Getreideernte des Reiches liefert es $^1/_{65}$, etwas mehr als seiner Fläche, aber bedeutend weniger als seiner Volkszahl zukommen würde. Von den deutschen Rindern gehören ihm etwa $^1/_{55}$, also verhältnißmäßig viel, von den Pferden dagegen wenig ($^1/_{75}$). Zur Bergwerksproduktion liefert es an Eisenerzen und Braunkohlen einen erheblichen Betrag. Seine Industrie ist daher auch eine wohlentwickelte, namentlich seine Chemikalien-, Leder- und Maschinenindustrie. Der Handel ist relativ sehr bedeutend, ganz besonders, weil das Land einesteils an den wichtigen Verkehrslinien des Rhein und Main, anderenteils an der Verkehrslinie Frankfurt-Kassel gelegen ist.

Die wichtigsten Handelsplätze:

a) In den Provinzen am Rhein (Starkenburg und Rheinhessen): Darmstadt (49 000 Einw.) liegt am Fuße des Odenwald, in mäßig fruchtbarer, aber gut bebauter Gegend und in der Nachbarschaft schöner Waldungen. Obwohl es schon im 14. Jahrhundert Residenz war, wurde es für den Handel und Verkehr erst durch die Herstellung von Eisenbahnen wichtig. Gegenwärtig ist namentlich sein Maschinenbau, seine Möbel-, Chemikalien- und Tabakfabrikation von Belang. — Offenbach (29 000 Einw.), am linken Mainufer, teilt die Vorzüge der Lage Frankfurts und ist die wichtigste Industriestadt Hessens, die ganz besonders Ledergalanterie- und Metallwaren erzeugt, um sie nach allen Weltteilen zu vertreiben. — Die Festung Mainz (61 000 Einw.), links vom Rhein, gegenüber der Mainmündung gelegen, ist durch die Kreuzung der beiden durch diese Flüsse gebildeten wichtigen Naturstraßen nicht nur seit uralten Zeiten ein militärisch wichtiger Punkt, an dem bereits Drusus ein Kastell erbaute, sondern es hat dadurch auch seit alten Zeiten in dem Handel und Verkehr eine bedeutende Rolle gespielt, ganz besonders als es das Haupt des rheinischen Städtebundes geworden war (damals das „goldene Mainz“ genannt). Obwohl in Festungswerke eingeengt, und dadurch zum Teil in der freien Entwickelung behindert, ist es

doch bis auf den heutigen Tag einer der wichtigsten Verkehrsplätze am Rheine geblieben. Getreide und Wein — in der Nähe befindet sich die klassische Weingegend der Taunusabhänge — sind die wichtigsten Handelsartikel, daneben auch Kolonialwaren, Steinkohlen und Eisen. Die Industrie erstreckt sich ganz besonders auf Möbel- und Schuhwarenfabrikation. — Worms (19 000 Einw.) liegt in fruchtbarer Wein- und Getreidegegend, die von den deutschen Dichtern als Wonnegau viel besungen wurde, und ist eine uralte Stadt, die ähnlich wie Speier und andere Rheinstädte nicht nur in der Politik sondern auch im Handel und Verkehr einst viel wichtiger war als heute. Außer durch ihre Weinberge („Liebfrauenmilch“ und „Luginsländer“) und ihren Weinhandel ist die Stadt heute in kommerzieller Beziehung durch ihre Lederfabrikation von Bedeutung. — Bingen treibt Rheinschiffahrt, Wein-, Holz- und Kohlenhandel. —

a) In Oberhessen: Die Universitätsstadt Gießen (17 000 Einw.), an der Lahn und an der Vereinigung mehrer natürlicher Verkehrsstraßen sowie in der Nachbarschaft beträchtlicher Braunkohlen- und Eisengruben gelegen, entfaltet eine rege Gewerbthätigkeit, namentlich in Leder-, Strumpf- und Webwaren.

§ 171. Das Reichsland Elsaß-Lothringen hat einen Flächeninhalt von 14 508 qkm (ziemlich 264 Q.M.) und eine Einwohnerzahl von 1,572 000. Dasselbe nimmt die westliche Hälfte der oberen Rheinebene, den Ostabhang des Wasgaugebirges und den nordöstlichen Teil des lothringischen Berglandes ein, entspricht also in der Gestaltung seines Bodens ziemlich streng dem gegenüberliegenden Großherzogtum Baden, mit dem es auch hinsichtlich seiner Größen-, Bevölkerungs-, Produktions- und Verkehrsverhältnisse die auffallendste Verwandtschaft zeigt. An Fläche $^{1}/_{37}$, an Volkszahl aber $^{1}/_{30}$ vom Deutschen Reiche bildend, enthält es etwa $^{1}/_{36}$ der deutschen Acker-, $^{1}/_{31}$ der deutschen Forst-, und fast $^{1}/_{4}$ der deutschen Weinbergsfläche, während es zur deutschen Getreideernte nur $^{1}/_{40}$, zum Rinderbestande etwa $^{1}/_{35}$, zum Pferdebestande $^{1}/_{25}$ und zur Bergwerksproduktion (namentlich Eisen und Steinkohlen) $^{1}/_{60}$ beiträgt. Verhältnismäßig sehr bedeutend ist außer der Wein-, Wald- und Obstkultur der Tabak- und Hopfenbau. Die Industrie wird durch die vorhandenen starken Wasserkräfte sowie durch die eigene Mineralproduktion des Landes und durch die guten Verbindungen mit dem Saarkohlenbecken wesentlich gefördert und ist eine hochentwickelte. In der Baumwollenindustrie gebührt dem Reichslande der erste Rang unter den deutschen Staaten, und in der Textilindustrie im allgemeinen wird es nur vom Königreich Sachsen übertreffen. Ähnlich verhält es sich auch mit der Industrie in Erden und Steinen, und die Maschinen-, Metall-, Holz- und Chemikalien-Industrie steht ebenfalls auf hoher Stufe. — Dem Handel von Elsaß-Lothringen kommen außer den natürlichen Wasserstraßen auch die vorzüglichen Kanalbauten, welche unter der französischen Herrschaft hergestellt worden sind (Rhein-Rhone-Kanal, Rhein-Marne-Kanal und Saar-Kanal) zu statten. Das Eisenbahnnetz sowie das Handelsleben im allgemeinen ist ähnlich gut entwickelt wie in Baden.

Die haupsächlichsten Handelsplätze:

a) Im Elsaß: Mühlhausen (64 000 Einw.), an der Ill und an dem Rhein-Rhone-Kanale und unmittelbar vor der sogenannten Burgundischen Pforte und vor der wichtigsten Eingangspforte in die Schweiz gelegen, ist

eine alte deutsche Reichsstadt, die durch ihre Lage von jeher eine lebhafte Handelsthätigkeit entwickelt hat, wie sie gegenwärtig dadurch auch der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt des oberen Elsaß geworden ist. Seit Mitte des vorigen Jahrhunderts ist sie daneben ein Hauptsitz der kontinentalen Baumwollenindustrie geworden, der innerhalb des Deutschen Reiches nur in Chemnitz einen ebenbürtigen Konkurrenten hat, und der auch diesen ganz besonders in der Kunst der Zeugdruckerei noch sehr wesentlich übertrifft. — Kolmar (c. 25 000 Einw.), an der Ill, treibt ebenfalls Baumwollenindustrie; so auch die kleineren Städte Thann, Gebweiler und Münster, die am Abhange der Vogesen in industriösen Thälern gelegen sind; alle, sowie namentlich Türkheim, sind auch zugleich durch ihren Weinbau bekannt. Auch die Festung Schlettstadt (10 000 Einw.), an der Ill, treibt außer der Kultur feiner Obstsorten beträchtlichen Weinbau sowie mannigfaltige Industrie (Fabrikation metallischer Gaze, Druckerei ꝛc.) — Markirch (11 000 Einw.) ist der Centralpunkt des Elsässer Bergbaues und fabriziert daneben besonders Kleiderstoffe (Roubaix-Artikel). — Straßburg (106 000 Einw.), liegt an der Ill und unweit des Rheins, ziemlich in der Mitte der oberrheinischen Tiefebene, wo der Strom allmählich ein langsameres, der Schiffahrt günstigeres Gefäll gewonnen hat, und wo er zugleich infolge seiner höheren Ufer verhältnismäßig bequem zu überschreiten und zu überbrücken ist. Zugleich öffnet sich in der Richtung auf die Stadt der wichtigste der Vogesenpässe, der von Nancy und Paris her über Zabern zum oberen Rheine führt. Straßburg wurde durch diese Verhältnisse sehr frühe ein Hauptknotenpunkt der rheinischen Verkehrsstraßen, wie es dadurch heute einer der wichtigsten deutschen Eisenbahnknotenpunkte geworden ist. Es erhellt hieraus gleichzeitig seine hohe strategische und kommerzielle Bedeutung, wodurch es während des Mittelalters neben Köln und Mainz die reichste und mächtigste Stadt am ganzen Rheine war. Heute geht ihrer Handelsblüte vor allen Dingen die Erweiterung ihrer Festungsmauern zu gute. Die vielseitige Gewerbthätigkeit der Stadt erstreckt sich auf Lederfabrikation, Tabaksmanufaktur, Färberei, Bierbrauerei, Gänseleberpasteten- und Wurstwarenfabrikation ꝛc.; der Handel außer auf den Vertrieb der Industrieerzeugnisse besonders auf Getreide, Hopfen und Wein. — Hagenau (c. 14 000 Einw.), Eisenbahnkreuzungspunkt, treibt sehr bedeutenden Hopfenbau sowie Schuhwaren- und Baumwollenindustrie. — Zabern, an dem von ihm benannten Vogesenpasse, fabriziert Eisenwaren, Mühl- und Schleifsteine ꝛc. —

b) In Lothringen: Bei Saarburg und Bitsch befinden sich zahlreiche Glashütten. — Saargemünd ist durch seine Steingut- und Porzellanfabrikation sowie durch seine Saar- und Saarkanalschiffahrt wichtig. Metz (54 000 Einw.), in dem Moselthale und an dem wichtigsten Straßenkreuzungspunkte Lothringens liegend, ist dadurch kommerziell wie strategisch die wichtigste Stadt Lothringens, die vor den Franzosen und Deutschen bereits den Römern ein starker militärischer Stützpunkt war. Die Stadt entwickelt einige Industriethätigkeit namentlich in Leder- und Wollwaren. Bedeutender ist sie durch ihren Handel in Holz, Leder, Kohlen, Getreide, Wein, Geflügel ꝛc. — Die Festung Diedenhofen, gleichfalls an der Mosel, ist Eisenbahnkreuzungspunkt.

2. Das Königreich Belgien.

§ 172. Natur des Landes. Das Königreich Belgien zählt bezüglich seines Areals (535 Q.M. oder ziemlich 30 000 qkm) zwar zu den kleinsten selbständigen Staaten Europas, übertrifft aber bezüglich seiner Bevölkerungszahl (1878: ungefähr $4^1/_2$ Mill.) sogar Schweden, Portugal, Holland und Rumänien und zeichnet sich vor allen Dingen unter den Staaten Europas durch die bedeutendste Volksdichtigkeit (reichlich 10 000 auf eine Q.M) aus. Besonders durch den letztgenannten Umstand kennzeichnet es sich gleich von vornherein als ein viel wichtigeres Produktions- und Konsumtionsgebiet, als man bei dem Blicke auf die Karte vermuten möchte. Seine Polhöhe entspricht ziemlich genau derjenigen des nördlichen Frankreich und des mittleren Deutschland, wie es denn auch bezüglich seiner Bodenbildung, seines Klimas, seiner Produktion und seiner Bevölkerung als ein Übergangsland zwischen Frankreich und Deutschland angesehen werden muß. Durch diese seine Haupteigentümlichkeit hat es nicht blos in politischer sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung beständig zwischen der Zugehörigkeit zu dem romanischen und dem germanischen Europa geschwankt, und vor allen Dingen hat es für die Bewegung der Waren wie für die Bewegung der Heereskörper jederzeit ein wichtiges Durchgangsgebiet von dem ersteren nach dem letzteren gebildet. Eine ganz ähnliche Vermittlerrolle hat es übrigens seiner Lage gemäß auch zwischen England und dem europäischen Kontinente zu spielen. Von der britischen Hauptinsel ist es ja nur durch einen schmalen Meeresarm getrennt, so daß der Weg von Ostende nach London noch nicht 220 km, von Ostende nach Dover aber sogar nur 110 km beträgt. Die Vorteile seiner Lage bezüglich Englands werden übrigens noch mehr zur Geltung kommen, sobald die Gotthardbahn eröffnet sein wird, da dann der wichtige Überlandweg zwischen der englischen Handelsmetropole und Brindisi (dem Suezkanale und Indien) durch sein Gebiet führt. Außer seinem sehr bedeutenden Transitverkehr dankt es der Nachbarschaft der drei genannten Großmächte übrigens auch einen lebhaften Abfluß seiner eigenen Produktion, sowie sich vor allen Dingen aus der Eifersucht jener Mächte auch die „ewige Neutralität" Belgiens, die seine wirtschaftliche Entwickelung sehr begünstigt, erklärt. Wie es seiner Lage gemäß auch mit Holland von alten Zeiten her in den engsten wirtschaftlichen Beziehungen stehen mußte, so ist es auch wiederholt mit demselben politisch vereinigt gewesen, bis es sich durch die Revolution des Jahres 1830 gewaltsam von demselben getrennt hat. Da es nur etwa 70 km Küste, aber gegen 1500 km Landgrenze besitzt, so ist es im Gegensatze zu Holland ein sehr kontinentaler Staat, der ähnlich wie Östreich-Ungarn den größten Teil seiner Handels- und Vekehrsbewegung auf dem Landwege vollzieht. Einen guten, durch die Kunstbauten Napoleons I. (der in Belgien einen siegreichen französischen Konkurrenten Londons zu schaffen wünschte) sehr vervollkommneten Seehafen bietet zwar die Schelde bei Antwerpen, im übrigen ist aber die mit Dünen besetzte Küste Belgiens der Entwickelung eines Seefahrervolkes ungünstig, und durch die Eifersucht Hollands und Englands ist

selbst Antwerpen, das doch alle Vorteile eines Nordseehafens genießt, der Entwickelung einer nationalen Handelsmarine nicht wesentlich zu Gute gegangen.

Hinsichtlich seiner Bodengestalt ist Belgien eine nach Norstwesten geneigte Ebene, die im wesentlichen aus jüngeren geologischen Formationen besteht, und die, abgesehen von den Flugsandstrecken der Campine (im Norden), zu einer intensiven Ackerkultur meist gut geeignet ist. Nur im Südosten treten die niedrigen Fortsetzungen der rheinischen Schiefergebirge (die hohe Veen) und die Ardennen mit ihren älteren Formationen und mit ihren bis gegen 700 m ansteigenden Höhen (bei Lüttich) in das Land. Da dieselben ähnlich wie an ihren französischen und deutschen Rändern auch an ihrem belgischen Rande außerordentlich reich an Kohlen und Metallen sind, so tragen sie sehr wesentlich mit dazu bei, Belgien zu einem Bergbau- und Industriestaate ersten Ranges zu machen. Das Klima Belgiens ist fast genau dasselbe wie in Nordfrankreich, mit ziemlich milden Wintern (Brüssel mit + 2° im Januar) und mäßig heißen Sommern (Brüssel mit + 18° im Juli, so daß auch dadurch der Getreide- und Obstbau sehr begünstigt wird, während der Weinbau allerdings in der Regel keinen guten Ertrag mehr giebt. Die ziemlich große Regenmenge (Brüssel c. 70 cm), die auf den belgischen Boden niederfällt, begünstigt insbesondere den Wiesenwuchs und den Flachsbau. Die belgischen Hauptflüsse, die mit ihrer Quelle wie mit ihrer Mündung außerhalb des belgischen Gebietes liegen, zeichnen sich in Folge des schwach geneigten Bodens im allgemeinen durch ein schwaches Gefäll, in Folge des feuchten Klimas aber zugleich durch eine verhältnismäßig große und gleichmäßige Wasserfülle aus, so daß sie zur Flußschiffahrt meist gut geeignet sind. Besonders gilt dies von der Schelde mit ihren Nebenflüssen Lys, Rupel und Senne; zum Teil aber auch von der Maaß und Sambre. Die kleinen Bergflüsse in den Ardennen und der Veen unterstützen theilweise die belgische Industrie durch ihre Wasserkraft. Das flache, lockere Terrain machte übrigens auch die künstliche Regulierung der Flüsse und ihre Verbindung durch Kanäle verhältnismäßig leicht, sowie natürlich auch der Straßen- und Eisenbahnbau auf demselben keinerlei bedeutenderen Schwierigkeiten begegnete.

§ 173. Produktionsverhältnisse. Die günstige Lage und Natur des Landes, die große Dichtigkeit der Bevölkerung und die altberühmte Rührigkeit des belgischen Volkes machen es begreiflich, daß die Naturproduktion Belgiens eine überaus reiche ist, sowie daß seine Industrie eine ungewöhnlich hohe Entwickelungsstufe erreicht hat. Die Ackerfläche Belgiens (66 % des Bodens) ist verhältnismäßig eine viel größere als in den benachbarten Großstaaten, und außerdem wird dieselbe auch in viel intensiverer Weise bearbeitet und ausgenutzt als in diesen. Ähnlich wie in der lombardischen Ebene besteht die Bodennutzung zu einem beträchtlichen Teile in Spatenkultur. Der Getreidebau ergiebt eine jährliche Durchschnittsernte, die zwar den Brodbedarf der Bevölkerung nicht vollständig deckt, die aber doch nur eine Zufuhr für etwa 40 Tage nötig macht. Man erbaut etwa 8 Mill. hl Weizen, 6 Mill. hl Roggen, 1½ Mill. hl Gerste und 8 Mill. hl Hafer. Neben dem Getreidebau ist der Flachsbau seit alten Zeiten berühmt und infolge des günstigen Klimas, sowie infolge des bedeutenden Bedarfes für die einheimische Industrie im steten Steigen

(30 000 metr. Tonnen, d. i. ungefähr 3/5 von der französischen, 1/8 von der russischen Flachsproduktion). Auch der Zuckerrübenbau ist relativ viel bedeutender als selbst in Frankreich. Beträchtlicher Obstbau findet sich allerwärts, besonders aber in der Nachbarschaft von Lüttich, Huy und Dinant an der Maas, in der Nähe der letztgenannten Punkte wird auch etwas Weinbau getrieben, der allerdings nur ein Getränk von geringer Qualität liefert. Charakteristisch für Belgen ist übrigens auch eine bedeutende Blumenzucht, ganz ähnlich wie in dem benachbarten Holland. Der Wald ist in dem dichtbevölkerten Lande, wo jede Scholle Land einen möglichst reichen Ertrag geben soll, ziemlich stark gelichtet, indessen nimmt er noch etwa 15 % der Gesamtfläche ein, vor allen Dingen findet er sich noch ziemlich dicht in den südöstlichen Gebirgsprovinzen.

Die Viehzucht ist zwar ähnlich wie der Wald durch anderweite ergiebigere Benutzung des Bodens im Laufe des Jahrhunderts mehr und mehr eingeschränkt worden, trotzdem steht sie aber noch in hoher Blüte, und besonders in der Küstengegend (Flandern) und in dem nördlichen Berglande (Limburg) erinnert sie noch stark an die holländische. Rinder besitzt Belgien etwa 1 1/4 Mill., Pferde 280 000, Schweine reichlich 600 000, Schafe nicht ganz 600 000. In der Campine ist die Bienenzucht bedeutend (einen Ertrag von 1 1/2 Mill. Mark ergebend).

Ganz gewaltig ist der Ertrag des belgischen Bergbaus, der in den südlichen Provinzen (besonders in Hennegau, Namur und Lüttich) ein Quantum von Kohlen zu Tage fördert, das fast dem französischen gleichkommt (ziemlich 300 Mill. Ctr.), außerdem aber auch noch sehr bedeutende Mengen von Eisen (etwa 10 Mill. Ctr.) und anderen Metallen (Zink, Blei, Kupfer). Freilich sind die Metallgruben nur in Luxemburg noch fern von dem Stadium ihrer Erschöpfung.

Die bedeutende Eisen- und Kohlenproduktion macht es begreiflich, wenn unter den Industriezweigen Belgiens die Metallindustrie obenan steht. Dieselbe konkurriert auf dem Weltmarkte in erfolgreicher Weise sogar mit der englischen und deutschen und konzentriert sich besonders auf die Provinz Lüttich (Lüttich, Seraing). Besonders gilt dies von der Maschinenfabrikation, von der Geschützgießerei und von der Eisenbahnschienen- und Waffenverfertigung. Die sehr berühmte belgische Glasindustrie, die von den Quarziten der Ardennen (Schiefergebirge) begünstigt wird, hat ihren Hauptsitz in dem Sambrethale, in und um Charleroi. Unter den Gewebsindustriezweigen ist in erster Linie die Leinenindustrie hervorzuheben, die seit den ältesten Zeiten namentlich in den flamändischen Provinzen, also in den Gegenden des bedeutendsten Flachsbaues (Flandern und Brabant) blüht, und die mit derjenigen Deutschlands ungefähr auf gleicher Höhe steht. Die Spitzenklöppelei allein beschäftigt etwa 150 000 Frauen und hat ihre Hauptsitze in Brüssel und Mecheln. Auch die belgische Wollindustrie hat ihren alten Weltruf zu einem guten Teile bewahrt, so daß Verviers (östlich von Lüttich, im Vesdrethale) durch seine Tuche mit dem französischen Sedan und dem deutschen Aachen wetteifert, und daß Belgien hinsichtlich des jährlichen Wollverbrauches (etwa 900 000 Ctr.) unmittelbar hinter Deutschland und noch vor Östreich-Ungarn steht. Die modernere Baumwollenindustrie hat

sich vorzugsweise in den Städten eingebürgert, die dem belgischen Haupthafen nahe gelegen sind, namentlich in Gent und Brügge, sowie in Antwerpen selbst. Sie erzeugt vorzugsweise nur gröbere Gewebe. Die Seidenindustrie, die im 16. Jahrhundert besonders in Antwerpen in hoher Blüte stand, ist gegenwärtig nicht mehr bedeutend. Die Strohflechterei (Strohhutfabrikation) dagegen konkurriert zum Teil in ziemlich erfolgreicher Weise mit der italienischen. Die Lederindustrie ist seit alten Zeiten beträchtlich in Lüttich, da ja im Norden dieser Stadt die wichtigste viehzuchttreibende Provinz liegt. — Die verschiedenen Luxusindustriezweige konzentrieren sich ähnlich wie in Frankreich vor allen Dingen in der Landeshauptstadt (Brüssel).

§ 174. **Handel- und Verkehrsverhältnisse.** Entsprechend der Dichtigkeit der Bevölkerung, der hohen Entwickelung der Industrie und der Gunst der geographischen Natur des Landes ist das Verkehrs- und Handelsleben Belgiens ein regeres als in den meisten anderen europäischen Staaten, und die Einrichtungen zur Förderung derselben sind seit alten Zeiten vortreffliche. Bezüglich der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes wird Belgien von keinem Staate der Erde erreicht (1878: 3740 km, oder verhältnismäßig etwa doppelt so viel als Deutschland). Das Netz von Kunststraßen ist ebenfalls das denkbar dichteste und zugleich von hoher Qualität, ebenso das Kanalnetz für Binnenschiffahrt (etwa 700 km schiffbare Flüsse und 900 km Kanäle, darunter mehrere für kleinere Seeschiffe) und das Telegraphennetz (über 5000 km). Bemerkenswert ist dabei, daß das belgische Eisenbahn- und Kanalnetz sich vor allen Dingen auf das engste an das französische anschließt, wie der belgische Staat denn auch nach der französischen Seite hin die lebhafteste Handelsthätigkeit entfaltet. Von dem gesamten Außenhandel Belgiens (1878: fast 2100 Mill. M., wovon fast 1200 Mill. auf die Einfuhr kommen), bewegt sich etwa 1/3 nach Frankreich, reichlich 1/5 nach England, nicht ganz 1/5 nach Deutschland, nicht ganz 1/6 nach Holland. Nur bezüglich des Transitverkehrs ist als die Hauptrichtung diejenige auf Deutschland zu bezeichnen. Etwa 2/3 des belgischen Gesamthandels geht auf dem Landwege, etwa 1/3 auf dem Seewege, und zwar zum bei weitem größten Teile von Antwerpen aus vor sich. Infolge der Eifersucht Hollands und der Konkurrenz Englands ist die belgische Handelsflotte eine sehr kleine geblieben (kaum 50 000 Tonnen, wovon allerdings fast 80 % Dampfer sind), und der Seehandel wird also vorzugsweise durch fremde Schiffe vermittelt. Selbstverständlich richtet sich der Seeverkehr zum allergrößten Teile nach England, umsomehr als England in hervorragender Weise den Vertrieb der belgischen Industrieprodukte (teilweise unter englischer Etikette!) übernommen hat. Die Zahl der von der Post beförderten Briefe beträgt gegen 70 Mill. — Außer Kohlen und Eisen bilden die Industrieprodukte (Maschinen, Waffen, Schienen, Nägel, Spitzen, Leinwand, Tuche rc.) die Hauptgegenstände der Ausfuhr; Kolonialwaren, Getreide, Wein und Fische, sowie Rohstoffe für die Industrie diejenigen der Einfuhr. — Brüssel und Antwerpen sind die Haupt-Bank- und Börsenplätze des Landes.

§ 175. **Bevölkerungsverhältnisse.** Die Bevölkerung Belgiens ist hinsichtlich der Abstammung und Sprache gespalten, und zwar in der

Weise, daß der Norden (5 Provinzen) das dem Deutschen verwandte Flamändisch oder Vlämisch, der Süden (4 Provinzen) aber das dem Französischen verwandte Wallonisch spricht. Da das Wallonentum sich der französischen Schriftsprache bedient und sich zugleich eng an das geistige Leben Frankreichs anlehnt, außerdem aber auch in hervorragender Weise die Industrie- und Städtebevölkerung vertritt, so ist dasselbe in stärkerer Zunahme begriffen, als das größtenteils ackerbautreibende Vlämentum, das nur in sehr schwacher Beziehung zu dem stammverwandten Deutschtum geblieben ist. Das Vlämentum hat jetzt allerdings noch die Majorität (ziemlich 3 Mill.), aber es ist im Begriffe in die Minorität zu kommen. Die Regierungssprache ist bereits französisch. Aus einem etwa ausbrechenden Kampfe des Vlämentums um die Existenz könnten leicht bedenkliche politische und wirtschaftliche Krisen für das belgische Staatswesen hervorgehen, die natürlich auch sein Handels- und Verkehrsleben schwer schädigen müßten. Ein solcher Kampf ist in Belgien um so leichter möglich, als das ackerbautreibende Vlämentum zugleich den strengen Katholizismus, das Wallonentum aber die religiöse Aufklärung vertritt, die religiöse Einheit des Volkes also nur eine äußerliche ist. Die geringe Volksbildung könnte den Nationalitätenkampf sogar zu einem äußerst erbitterten und langwierigen machen. Ob die Staatskunst der belgischen Regierung es verstehen wird, das Volk vor der angegebenen Klippe — ähnlich wie es in der Schweiz geschieht — zu bewahren, ist mit Sicherheit nicht zu sagen. Die höchsten Kulturleistungen in Wissenschaft und Kunst, die in den früheren Jahrhunderten besonders dem Vlämentume zu danken waren (Rubens und seine Schule), kommen gegenwärtig durch die Anlehnung an die französische Kunst und Wissenschaft vorwiegend auf Rechnung des Wallonentums (der Statistiker Quetelet ꝛc.) und ebenso auch die höchsten Kulturleistungen in dem Handel und der Industrie.

§ 176. Haupthandelsplätze. 1) In Brabant: Brüssel (mit Vorstädten c. 400 000 Einw.) liegt ungefähr in dem Centrum des Landes und zugleich auf der Grenzscheide zwischen dem Bergland und der Ebene, sowie zwischen den beiden Nationalitäten. Es wird von mehreren Armen der schiffbaren Senne durchflossen, die aber gegenwärtig innerhalb der Stadt meist überbaut und durch den für kleine Seeschiffe brauchbaren Willebroecks-Kanal (nach Antwerpen) ersetzt sind. Aus einer uralten Befestigung auf einer Senne-Insel entstanden, war es schon im frühen Mittelalter ein wichtiger Stapelplatz zwischen dem industriösen Flandern und den Rheinlanden, sowie es auch bereits im 12. Jahrhundert Residenzstadt (der Grafen von Brabant) wurde. Durch die schiffbare Senne bildete es ebenso den wichtigen Vermittler der Handelsbewegung zwischen dem Hennegau und Antwerpen. Ähnlich wie bei Berlin steigerte sich aber auch bei Brüssel die Bedeutung für den Handel und Verkehr ganz besonders in dem Zeitalter der Eisenbahnen. Charakteristisch für seine hohe Handelsblüte im Mittelalter sind neben der schönen Gudulakirche und dem Stadthause auch die alten Zunfthäuser. Unter den modernen Bauwerken würden an dieser Stelle neben den Regierungsgebäuden (Palais de la Nation, Palais Royal) und dem berühmten Observatorium auch der prächtige Industriepalast, die große Börse, die Glaspassage von St. Hubert, der überbaute Markt und

das großartige Entrepôt an dem Kanale zu erwähnen sein. Bezüglich des Glanzes der Straßenanlagen (Boulevards!) sucht Brüssel mit vielem Erfolg der französischen Hauptstadt nachzueifern. Genau wie Paris ist es übrigens als Industrie- und Handelsstadt vor allen Dingen durch seine Luxusartikel berühmt (Spitzen, Teppiche, Möbels, Wagen, jedoch auch Papier, Leder, Maschinen). Namentlich ist Brüssel auch Hauptsitz des belgischen Buch- und Kunsthandels. Im Gegensatze zu der französischen Oberstadt, die als der gesündere Stadtteil Sitz der vornehmen Welt und der Regierung ist, ist die vlämisch redende Unterstadt fast ausschließlich Sitz der Industrie und des Handels. — Unter den Vororten Brüssels würde hier neben der Sommerresidenz Laeken das Dorf Anderlecht (21 000 Einw.) mit seiner bedeutenden Baumwollenindustrie und seinen großen Brauereien zu erwähnen sein. — Löwen (franz. Louvain, 35 000 Einw.) ist bezüglich des Handels und der Industrie mehr eine Stadt der Vergangenheit als der Gegenwart. Früher hatte es 200 000 Einw. und gewaltige Tuchfabrikation, gegenwärtig ist am beträchtlichsten sein Getreidehandel, seine Bier-, Mehl-, Stärke- und Cigarrenfabrikation. — Tienen (Tirlemont, 15 000 Einw.) ist bedeutend als Wollmarkt. —

2) In Antwerpen: Antwerpen (Anvers, 170 000 Einw.), ist die zweite Stadt Belgiens bezüglich ihrer Volkszahl, die erste aber bezüglich ihrer Handels und Verkehrsbewegung. Obgleich es bereits im 11. Jahrhundert durch seine Fischerei und seinen Handel wichtig war, datiert seine hohe Handelsblüte doch aus jüngerer Zeit als diejenige anderer belgischer Städte, da erst im 15. Jahrhundert der Hond (die Westerschelde) durch einen Meereseinbruch gut schiffbar wurde, und da erst in ebenderselben Zeit seine Rivalin Brügge durch Versandung ihres Hafens zu sinken begann. Den modernen Ansprüchen an einen Welthafen ersten Ranges genügt Antwerpen durch die hohe Flut, welche die Schelde bis 13 m vertieft, in vorzüglicher Weise. Durch Napoleon I., der zur Vernichtung des englischen Handels aus Antwerpen ein kontinentales London zu schaffen wünschte, erhielt es aber außerdem auch seine großartigen Dockbauten, die unter der Regierung Leopolds I. noch wesentlich vervollkommnet wurden. Wäre das Hinterland Antwerpens nicht durch politische Schranken zum Teil ein eng begrenztes, so dürfte die Stadt in der That leichter, als es bisher der Fall war, mit den großen englischen Häfen konkurrieren. Außer für den eigentlichen belgischen Handel spielt Antwerpen besonders für den deutschen Transithandel eine sehr große Rolle. Die Handelsbewegung des Hafens betrug im Jahre 1877 fast 5 Mill. Tonnen. Die Einfuhr erstreckt sich vor allen Dingen auf Kolonialprodukte, Getreide, Petroleum, Baumwolle, Wolle, Flachs, Häute und Ölfrüchte. Für Deutschland hat Antwerpen hohe Wichtigkeit auch als Auswandererhafen. Als Industriestadt ist es ebenfalls bedeutend, besonders durch Schiffsbau, Zucker- und Branntweinfabriken, Baumwollspinnereien, Diamantschleifereien rc. Die mittelalterliche Blüte der Stadt bezeugen ähnliche Gebäude wie in Brüssel: das Rathaus, die Kathedrale, das Osterlingshaus (das Lagerhaus der Hansa) rc. Seine Börse ist die älteste in Europa. — Mecheln (Malines, 41 000 Einw.) ist zwar ähnlich wie Löwen eine gesunkene Stadt, hat aber heute doch noch eine höhere Bedeutung durch seine Spitzenklöppelei (points de Ma-

lines), Teppichfabrikation und sonstige Gewebsindustrie, sowie auch als Eisenbahnenkreuzungspunkt. —

3) In Ostflandern: Gent (Gand, 130 000 Einw.) liegt an dem Zusammenflusse der Schelde und Lys und zugleich an einer Hauptbiegung der Schelde, mit der sich dieser Fluß bereits vor seiner Mündung einmal sehr stark dem Meere nähert, und bis zu der übrigens auch die Gezeiten des Meeres in beträchtlicher Weise ihre Wirkung ausüben. Vermöge dieser Lage waren die Bürger von Gent frühe im Stande, sich durch einen Kanal in direktere Verbindung mit dem Meere zu setzen, wodurch sie die Stadt von dem zeitweisen Überfluß an Wasser befreiten und zugleich ein wichtige Abzugsstraße für die Genter Industrieprodukte schufen. Bereits im Mittelalter war Gent die reichste und größte Industriestadt des Landes durch ihre Wollenweberei — im 15. Jahrhundert soll sie 40 000 Wollenweber gehabt haben —, heute ist es in ähnlicher Weise durch die Baumwollen- und Leinweberei (1875 hatte es fast ½ Mill. Baumwollenspindeln), sowie durch die Lederbereitung bedeutend. Durch seine zahlreiche Kanäle erinnert es sehr an die holländischen Städte, ebenso durch seine bedeutende Blumenzucht. Übrigens ist es neuerdings auch einer der bedeutendsten Knotenpunkte des belgischen Eisenbahnnetzes geworden. —

4) In Westflandern: Brügge (Bruges, 48 000 Einw.), vor Antwerpens Aufblühen als Stapelplatz der Hansa der Hauptsitz des belgischen Seehandels und zu jener Zeit auch die volkreichste Stadt des Landes, gehört ebenfalls zu den gesunkenen Größen, sowohl durch Kriegsunglück als auch ganz besonders durch die Versandung des Zwyn. Eine große Anzahl mittelalterlicher Glanzbauten (Markthalle, Rathaus, Justizpalast, Liebfrauenkirche), ebenso wie die große Ausdehnung der schwach bevölkerten Stadt bezeugen die verschwundene Blüte. Obwohl es neuerdings wieder durch drei Kanäle (nach Sluys, Ostende und Gent) sogar ziemlich großen Seeschiffen (über 4 m tiefgehenden) nahbar ist, zeigt es sich doch unfähig, die Konkurrenz des großen Scheldehafens Antwerpen zu bestehen. Seine gegenwärtige Bedeutung beruht vielmehr lediglich in seiner Industrie (in Spitzen, Leinwand, Damast, Baumwoll- und Wollengeweben; daneben auch im Schiffsbau). — Ostende (17 000 Einw.) ist durch seine Lage an der offenen Nordsee, durch seinen guten Kunsthafen und durch seine guten Verbindungsstraßen nach dem Binnenlande (die Kanäle nach Brügge und Ostende und die Eisenbahnen nach Brüssel ꝛc.) der zweite Seehandelsplatz Belgiens, der namentlich einen beträchtlichen Teil des Handels mit England vermittelt, und dem durch seine Lage an dem obenerwähnten geraden englisch-indischen Überlandwege vielleicht bald ein noch höheres Aufblühen bevorsteht. Zunächst beträgt seine Schiffahrtsbewegung reichlich 400 000 Tonnen, d. i. noch nicht $^1/_{10}$ von derjenigen Antwerpens. — Kortryck (Courtray, 27 000 Einw.) an der schiffbaren Lys, mit bedeutender Leinenindustrie, ist wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und Grenzhandelsplatz.

5) Im Hennegau: Bergen (Mons, 26 000 Einw.) hat seine Bedeutung ist erster Linie durch den gewaltigen Steinkohlenbergbau der Umgegend, außerdem aber auch durch seine Eisenindustrie und durch seinen Grenzhandel mit Frankreich. — Doornyk (Tournay), an der Schelde, (33 000 Einw.) ist durch seine Teppich- und Strumpfwarenfabrikation, Charleroi (16 000

Einw.), an der Sambre, außer durch seinen Kohlenbergbau besonders durch seine Glasindustrie und seine Spiegelfabrikation berühmt.

6) In Namur: Namur (27 000 Einw.), an der Vereinigung der Sambre und Maas, durch Kohlen- und Eisengruben, sowie durch Messerschmiede- und Glasindustrie bedeutend, ist ebenfalls wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, der auch zugleich strategisch (als Festung) eine hohe Bedeutung hat.

7) In Lüttich: Lüttich (Liège, 115 000 Einw.) liegt an der Vereinigung der Maas mit der Ourthe, welche letztere kurz vor ihrer Mündung noch die Vesdre (Weser) aufgenommen hat und im Unterlaufe schiffbar ist, so daß es den natürlichen Verkehrsmittelpunkt des südöstlichen (wallonischen) Belgien bildet. Seine Handelsblüte datiert deshalb aus den ältesten Zeiten, wie es auch bereits im 8. Jahrhundert bischöfliche Residenz wurde. Die Kohlen-, Eisen- und Zinkgruben der Nachbarschaft (erstere seit Ende des 12. Jahrhunderts benutzt) gaben der Stadt vor allen Dingen den Charakter einer großen Metallindustriestadt, die besonders durch ihre Kanonen- und Waffenbereitung, durch ihre Zinkgießereien, sowie durch die Fabrikation von Maschinen, Lokomotiven, Eisenbahnschienen ꝛc. ausgezeichnet ist. Auch ihre Lederindustrie ist infolge der bedeutenden Viehzucht der Provinz und ihrer Nachbarschaft sehr beträchtlich. — Seraing (ein Dorf von 27 000 Einw.) besitzt in dem von John Cockerill begründeten Etablissement eine der größten Maschinenfabriken der Welt. In der Nähe befindet sich das große Glaswerk Val St. Lambert. — Verviers (etwa 40 000 Einw.), in dem industriösen Vesdrethale, das in seinem unteren Teile zugleich die Hauptverkehrsstraße aus Belgien nach Deutschland bildet, ist reine Fabrikstadt und weltberühmt durch seine Tuch-, Flanell- und Kaschmirfabrikation, die ihren Abfluß besonders nach England und Südeuropa findet.

8) und 9) Die Provinzen Limburg und Luxemburg sind durch ihre Natur die verkehrsärmsten des Landes nnd im wesentlichen nur durch Rohproduktion wichtig.

3. Das Königreich Holland.

§ 177. Natur des Landes. Bezüglich des Areals größer als Belgien (599 Q.M. oder 33 000 qkm), steht Holland doch bezüglich seiner absoluten Bevölkerungszahl (1878 ziemlich 4 Mill.), namentlich aber bezüglich seiner Bevölkerungsdichtigkeit (6700 auf die Q.M.) beträchtlich hinter Belgien zurück. In letzterer Beziehung ist es nichtsdestoweniger der zweite Staat Europas, was sich nur durch die günstige geographische Lage und die hohe Handelsblüte des kleinen Staates erklären läßt. Bezüglich seiner Lage wie bezüglich seiner ganzen Natur ist Holland als eine westliche Fortsetzung von Norddeutschland zu betrachten, von dem es auch durch keinerlei scharfe Naturgrenzen getrennt ist. Nur an einzelnen beschränkten Stellen bilden Grenzsümpfe (der Bourtanger Moor), die gegenwärtig durch Entwässerungskanäle und Moorkolonien mehr und mehr zusammenschwinden, natürliche Verkehrshindernisse. Diese Sümpfe haben es indessen nicht verhindert, daß die nordöstlichen Teile Hollands von demselben Volksstamme besiedelt worden sind wie die daran stoßenden deutschen Küstenländer, sowie daß der Verkehr

zwischen den politisch getrennten Stammesbrüdern von jeher ein sehr lebhafter gewesen ist. Außer durch die lang ausgedehnte offene Ostgrenze ist Holland übrigens in seinen wirtschaftlichen Interessen ganz wesentlich dadurch an Deutschland gewiesen, daß es das Deltaland des Rheinstromes ist. Mehr noch als jene offene breite Landverbindung bildet ja der Rheinstrom ein natürliches Band, das Holland in wirtschaftlicher und kommerzieller Beziehung mit unzerreißbaren Fesseln an das große deutsche Hinterland bindet, auch selbst nachdem das politische Band zwischen Deutschland und Holland durch den Verlauf der Geschichte zerrissen worden ist. Außer zu Nord- und Westdeutschland steht Holland aus ganz ähnlichen Gründen naturgemäß auch zu Belgien in den engsten Verkehrsbeziehungen, wie es ja wiederholt auch politisch mit demselben vereinigt gewesen ist. Die kleinen Grenzsümpfe (im Osten teilweise der Peel) und die Sandstrecken der Kampine bilden keine nennenswerten natürlichen Verkehrshindernisse, während dagegen durch die Maas und Schelde ein wichtiges geographisches Moment gegeben ist, das Holland mit einem beträchtlichen Teile seiner Interessen an Belgien weist. Daß Holland durch den Besitz der Scheldemündung und durch eine kluge Handelspolitik Belgien auch noch künstlich in teilweiser Abhängigkeit von sich hält, darf hier ebenfalls erwähnt werden. Die Beziehungen Hollands über das belgische Gebiet hinweg nach Frankreich waren stets viel losere und schwächere als zu Deutschland und Belgien, und wenn also Holland zeitweise auch mit Frankreich in intimster politischer und wirtschaftlicher Verbindung gestanden hat, so konnte dies stets nur in gewaltsamer und vorübergehender Weise geschehen. — Durch seine natürliche Lage ist das Land vielmehr außer an Deutschland und Belgien vor allen Dingen an England gewiesen, an das es bekanntlich aus Mangel eines starken Hinterlandes die Vorherrschaft zur See hat abtreten müssen. Holland besitzt eine Wassergrenze die der Landgrenze ungefähr das Gleichgewicht hält (von c. 750 km Länge), kein Punkt seines Gebietes ist weiter als 25 Ml. vom Meere entfernt, und so ist Holland im Gegensatz zu Belgien in hervorragender Weise ein maritimer Staat, dessen Interessen und Lebensbedingungen ganz wesentlich in dem Meere und jenseits des Meeres liegen. Wenn der nächste Nachbar jenseits des schmalen Nordseearmes (von Rotterdam nach London beträgt die Entfernung nur etwa 330 km), der bezüglich des Handels und Verkehrs gegenwärtig unter den Staaten der Erde den ersten Rang einnimmt, in der holländischen Verkehrsbewegung also eine größere Rolle spielt als selbst Deutschland, so darf uns das nicht wundern. Ebensowenig ist es erstaunlich, daß das kleine holländische Staatswesen sehr rege transoceanische Beziehungen unterhält, sowie daß dasselbe in den fremden Erdteilen ein sehr bedeutendes Kolonialreich besitzt. Mit England und den anderen westeuropäischen Staaten genießt es den großen Vorzug, daß seine Küste eine sehr offene (atlantische) ist, vor diesen Staaten hat es aber sogar noch einen wichtigen Vorteil darin voraus, daß es in engerer Weise als jene mit Centraleuropa verbunden ist. Als Dünenküste ist die holländische Küste allerdings an den meisten Stellen schwer zugänglich, aber die Mündungsarme der großen holländischen Ströme und die Gezeiten, welche in sehr mächtiger Weise auf dieselben einwirken, sowie auch die natürlichen Meereseinbrüche (bei Sturmfluten) haben eine Reihe vorzüglicher Zugänge

und Häfen geschaffen, die dem Bedürfnisse des Landes vollkommen genügen. Besonders gilt dies von der großen Seitenbucht des Zuidersee, die das Y genannt wird, die aber gegenwärtig bis auf die Amsterdamer Hafenbassins trocken gelegt ist, sowie von der Maas- (eigentlich der Rhein-) und von der Scheldemündung, an welchen Punkten Amsterdam, Rotterdam und Vlissingen emporblühten. Die eigentümliche Natur des holländischen Landes hat übrigens auch viel dazu beigetragen, die Holländer zu den geschicktesten und kühnsten Wasserbaumeistern der Welt zu erziehen, die selbstverständlich auch bezüglich der Bewegung und Sicherung der Schiffahrt großartige Kanal- und Hafenbauten auszuführen verstanden, und die auf diese Weise gewisse üble Eigenschaften ihrer Küste künstlich zu beseitigen wußten.

Holland ist das ausgeprägteste Flachland Europas. Teilweise ist es wellenförmiges, sandiges Diluvialland, das dieselbe Entstehungsgeschichte und dieselbe Natur hat wie das norddeutsche, teilweise auch ist es ganz junger Alluvialboden, der sich erst in den jüngsten geologischen Zeiten durch Flußanschwemmungen gebildet hat, und der vorwiegend aus fettem Schlick (jungem Thon) und aus verfilzten Sumpf- und Wiesenpflanzen besteht. In der Nachbarschaft der großen Ströme und der Küste ist dieser Boden vollkommen eben, und teilweise liegt er daselbst sogar tiefer als der Meeresspiegel ($^2/_5$ davon), so daß er nur durch die natürlichen Dünen oder durch künstliche Dämme (Deiche) vor der Überflutung durch das Meer bewahrt wird. In früheren Jahrhunderten richteten die Sturmfluten in den tiefer gelegenen Gegenden wiederholt furchtbare Verwüstungen an, und der heutige Zuidersee, der Lauwer See, der Dollart sowie auch der Biesbosch (bei Dordrecht) sind in historischen Zeiten (im 12. und 13. Jahrhundert) erst dadurch entstanden, daß ausgedehnte Landflächen samt ihren Ortschaften und Bewohnern von dem Meere verschlungen worden sind. Allmählich erst haben die Holländer durch eine beständig gebotene Notwehr gelernt, dem wilden Elemente die Spitze zu bieten und dasselbe in seinen Schranken zurückzuhalten. Die Faschinen- und Dammbauten an der Maasmündung und bei De Helder kann man mit Fug und Recht zu den modernen Weltwundern rechnen, und dieselben dürften vielleicht nur übertroffen werden durch die projektierten Veranstaltungen zu der Trockenlegung der Zuidersee.

Die Flüsse Hollands haben auf der schwach geneigten Ebene wenig oder gar kein Gefäll, sie neigen sehr dazu, ihr tief gelegenes Uferland zu überschwemmen und sich in demselben neue Betten zu graben, und sie würden sicherlich einen beträchtlichen Teil Hollands ebenfalls unter Wasser setzen, wenn die Holländer nicht auch sie durch Regulierungsarbeiten und Dammbauten im Zaume hielten und ihr Überschwemmungs- und Sickerwasser durch Kanäle, Schöpfräder und Windmühlen beständig hinaustrieben in das Meer. Auch die bedeutende atmosphärische Feuchtigkeit, die sich in den vielen Nebeltagen sowie in der jährlichen Regenhöhe (Amsterdam 67 cm) ausspricht, und die auch eine eigentümliche bodenständige Krankheit (das sogenannte Polderfieber) hervorruft, trägt übrigens sehr wesentlich dazu bei, jene Entwässerungsvorrichtungen für Holland zur absoluten Notwendigkeit zu machen. Nicht umpassend hat man Holland mit einem lecken Schiffe verglichen, das man nur dadurch über dem Wasser erhalten könne, daß man unausgesetzt

an den Pumpen arbeite. Die Holländer verstehen aber nicht blos, die Gefahren, die der Überfluß an Wasser ihrem Lande bringt, in wirksamer Weise zu bekämpfen, und sich dadurch ihr Land täglich neu zu erobern, sie benutzen ihn auch zugleich, um dadurch ihren Handel und Verkehr sehr bedeutend zu fördern. Die Flüsse, und zwar ganz besonders die Rheinmündungsarme (Waal, Leck, Krummer und Alter Rhein, Amstel, Vechte, Yssel) bilden schon ganz von selbst vorzügliche Schiffahrtsstraßen durch das Land, da sie sich sowohl durch bedeutenden Wasserreichtum als auch durch schwaches Gefäll auszeichnen, und da sie selbst für Seeschiffe in der Regel nur geringer künstlicher Vertiefung bedürfen. Daneben muß aber auch ein großer Teil jener Entwässerungskanäle zugleich der Schiffahrt dienen, so daß man behaupten darf, daß in keinem Lande der Erde der Verkehr auf den binnenländischen Wasserstraßen ein so lebhafter ist wie in Holland. Der Bau von Landstraßen und Eisenbahnen begegnete freilich auf dem holländischen Alluvium teilweise unsäglichen Schwierigkeiten, denn nicht nur galt es dabei gewaltige Ströme und Hunderte von Kanälen zu überbrücken, sondern es mußte auch vielfach für die Straßen- und Eisenbahndämme zugleich erst ein fester Grund geschaffen werden. Als Baumaterialien standen dabei an Ort und Stelle neben den erratischen Blöcken, die sich über das ganze Land ausgestreut finden, meist nur Lehm und Holz zur Verfügung. Nur in dem äußersten Südosten des Landes finden sich Felsboden und Steinbrüche (die berühmten Steinbrüche von Pietersberg bei Mastricht). Das Klima Hollands (Amsterdam hat eine Januartemperatur von 0°, eine Julitemperatur von 18°) duldet in Folge der großen Feuchtigkeit den Weinbau nicht mehr, ist dagegen dem Obst- und Getreidebau noch ziemlich günstig. In vielen Gegenden wird der letztere freilich durch den übermäßig fetten und feuchten Marschenboden unmöglich, diese Gegenden (die sogenannten Polder bilden dagegen vorzügliche Wiesen- und Weidegründe).

§ 178. Produktionsverhältnisse. Der holländische Getreidebau, für den nur etwa 22% der Landfläche benutzt werden, vermag den Brodbedarf der Bevölkerung natürlich noch weniger zu decken als der belgische. Da man jährlich nur etwa 3½ Mill. hl Roggen, 2 Mill. hl Weizen, 1½ Mill. hl Gerste, 4 Mill. hl Hafer und 7 Mill. hl Mais erntet, so hat Holland vielmehr reichlich 60 Hungertage, und es bedarf also einer sehr starken Getreideeinfuhr. Hinsichtlich des Flachs-, Kartoffel- und Rübenbaues bleibt Holland auch hinter seinem Nachbarlande zurück. Was aber den Wald betrifft, so ist derselbe sowohl durch die Ungunst des Bodens als auch durch den starken Holzverbrauch zu Rost-, Brücken- und Schiffsbau nur sehr spärlich vorhanden (7% der Landfläche). Sehr bedeutend ist also hinsichtlich der Produktion aus dem Pflanzenreiche nur die Zucht von Blumen und Zierpflanzen sowie der Obstbau, vor allen Dingen aber die Benutzung der ausgedehnten Wiesen und Weiden, die etwa 42% des holländischen Bodens bedecken.

Die fetten Wiesenländer sind die natürliche Grundlage der eifrig und sorgfältig betriebenen Viehzucht, die den wichtigsten Zweig der holländischen Rohproduktion bildet. Holland besitzt etwa 1½ Mill. Rinder, deren Milch in Nordholland (Edam, Alkmar) vorzugsweise zur Käse-, in Südholland (Gouda) und Friesland dagegen vorzugsweise zur Butterbereitung benutzt

wird. 1872 produzierte Holland für 32 Mill. Mark Butter und für reichlich 21 Mill. Mark Käse. Auch die Pferdezucht (1/4 Mill.) ist bedeutend, besonders in Geldern, Friesland und Seeland. Schafe und Ziegen giebt es über 1 Mill., und die Milch dieser Thiere wird ebenfalls in großem Maßstabe zur Käsefabrikation verwendet. — An der Seefischerei, besonders am Härings- und Kabeljaufang, nimmt Holland noch immer lebhaften Anteil, wenngleich es gegenwärtig in dieser Hinsicht weit hinter England, Norwegen und Frankreich zurückgeblieben ist. Bedeutend ist die Seeländische Austernzucht. —

Die Mineralproduktion ist selbstverständlich sehr gering. Interessant ist es aber zu sehen, in wie umfassender Weise die Holländer die wenigen nutzbaren Mineralien, die man in dem Lande findet, zu verwenden gelernt haben: den Torf in den Lokomotiven und Fabriken wie in den Haushaltungen, den Lehm zur Bereitung von Bau- und Pflastersteinen (Klinkers), den Thon zu Töpferwaren, Pfeifen 2c. In der Gegend von Mastricht findet sich übrigens etwas Steinkohle.

Da es der eigentlichen Industrie an den natürlichen Voraussetzungen (Wasserkräfte, Kohle, Eisen) fehlt, so ist dieselbe im allgemeinen bei weitem nicht so hoch entwickelt wie in den Nachbarländern, und Holland bedarf in dieser Beziehung der Ergänzung durch Import. Selbst der Schiffsbau, der einen alten Weltruf genießt, und der noch heute der bedeutendste Industriezweig des Landes ist, vermag heute die englische Konkurrenz nicht mehr zu bestehen. Unter den Gewebsindustriezweigen hat sich die Leinenindustrie am meisten auf der alten Höhe erhalten (in Utrecht, Tilburg 2c.), weit weniger die Wollindustrie (in Leyden und Tilburg); verhältnißmäßig am bedeutendsten aber ist heute in Holland wie in anderen Ländern die Baumwollenindustrie (1877: 230 000 Spindeln). Der Amsterdamer Diamantenschleiferei ist sowohl in Paris als auch in London bedeutende Konkurrenz erwachsen. Einer hohen Blüte erfreut sich dagegen — teilweise in Anlehnung an die Produktion der holländischen Kolonien — die Likör- und Branntwein- sowie die Cigarrenfabrikation.

§ 179. Handels- und Verkehrsverhältnisse. Durch die natürliche Lage des Landes und durch den bedeutenden Kolonialbesitz — das holländische Kolonialreich ist noch immer nächst dem britischen das größte — ist das Handels und Verkehrsleben Hollands ein ungemein reges. Rechnet man den holländischen Transithandel nach Deutschland und Belgien mit, so ist die holländische Handelsbewegung verhältnismäßig viermal so stark als die deutsche oder französische (reichlich 2300 Mill. Mark, wovon fast 1400 Mill. auf die Einfuhr zu rechnen sind). Bei weitem zum größten Teile richtet sich dieselbe begreiflicherweise auf das natürliche Hinterland Hollands, auf Deutschland (über 1/2), nächstdem auf Belgien (über 1/5), Großbritannien (etwa 1/7), Rußland, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Java, Frankreich 2c. Das holländische Eisenbahnnetz (ziemlich 2000 km) ist trotz der Schwierigkeiten, welche in der Beschaffenheit des Terrains gegeben sind, fast ebenso dicht wie das deutsche und wesentlich dichter als das französische, und ähnliches gilt auch von dem Telegraphennetze (3600 km). Die Damm- und Deichbauten aber sind in sehr geschickter Weise zu einem großen Teile zugleich als Landstraßen nutzbar gemacht. Daß indeß in Holland jede Art von Landwegen gegenüber den

Wasserwegen nur eine sekundäre Rolle spielen kann, ist aus der amphibischen Natur des Landes begreiflich. Selbst in dem Binnenlande und selbst für den Kleinverkehr bilden die Flußarme und Kanäle (4300 km Hauptwasserwege) die wichtigsten Verkehrsstraßen, in Städten wie Utrecht, Gouda, Haarlem landen alljährlich gegen 30 000 Boote (Trekschuiten), und auf dem Rheine betrug der Warenverkehr bei Lobith (an der deutschen Grenze) bereits über 3 Mill. t (60 Mill. Ctr.). Was den Seehandel betrifft, so sind zwar die Zeiten vorüber, wo Holland eine ähnliche dominierende Rolle unter den seefahrenden Nationen spielte wie heute England, wo seine Handelsmarine (im 17. Jahrhundert 900 000 t) so bedeutend war als sämtliche anderen Handelsmarinen zusammengenommen, und wo die holländisch-ostindische Kompagnie fast den ganzen europäischen Handel mit Indien und Ostasien monopolisierte, nichtsdestoweniger bildet derselbe aber noch heute die Hauptgrundlage des holländischen Nationalwohlstandes. Obgleich heute auch in den holländischen Häfen die englischen Schiffe die Hauptrolle spielen, so haben doch die Holländer einen guten Teil ihrer alten Verbindungen sowohl mit den transoceanischen als auch mit den nordeuropäischen Ländern (Nord- und Ostseeländern!) erhalten, und neuerdings fangen sie vor allen Dingen an, auch ihre wirtschaftliche Stellung zu dem Deutschen Reiche schärfer ins Auge zu fassen und besser zu benutzen. Die holländische Kauffahrerflotte faßt gegenwärtig etwa 650 000 metr. Tonnen und ist demnach gegenwärtig die sechste Europas, die immerhin beträchtlich größer ist als die spanische, schwedische, russische, östreichisch-ungarische 2c. Die Dampfer machen von der Handelsflotte Hollands nur etwa 15% aus (ähnlich wie in Deutschland), also verhältnismäßig halb so viel als es bei der englischen Flotte der Fall ist. — Die Zahl der von der holländischen Post beförderten Briefe beträgt nahe an 60 Mill., so daß der Briefverkehr in Holland also verhältnismäßig stärker ist als in Belgien und Frankreich, und fast ebenso stark als in Deutschland. — Kolonialwaren (besonders Kaffee, Zucker, Reis, Indigo), Produkte der Viehzucht, Metall- und Webwaren sind die wichtigsten Ausfuhr-, Getreide, Kolonialwaren, Steinkohlen, Holz, Manufakturwaren und Metalle die wichtigsten Einfuhrartikel.

§ 180. Bevölkerungsverhältnisse. Drei niederdeutsche Stämme, die unter einander nahe verwandt sind und die sich teilweise auch über Deutschland und Belgien ausbreiten, bilden das holländische Volk, das durch einen stark ausgeprägten Nationalcharakter und Nationalgeist sowie durch eine gemeinsame Schriftsprache eine geschlossene Einheit bildet. Die religiöse Spaltung (nicht ganz ²/₃ sind Protestanten, reichlich ¹/₃ Katholiken), die ähnlich wie in Deutschland durch das Volk geht, ist dadurch sowie durch die hohe allgemeine Bildung wenig empfindlich. 70 000 Juden, die meist aus Portugal einwanderten, haben nicht unwesentlich mit dazu beigetragen, den Handelsgeist sowie auch die Industriethätigkeit der Holländer zu beleben. Die scheinbar phlegmatischen, in vielen Beziehungen kleinlichen, bis zur Pedanterie reinlichen Holländer sind zugleich kühne, zähe und ausdauernde Thatmenschen, die ihre ganze Existenz sowie ihre hohe Bedeutung als Handelsvolk in erster Linie sich selbst zu danken haben.

§ 181. Haupthandelsplätze. 1) In Nordholland: A m s t e r d a m (ziemlich 310 000 E.), an dem trockengelegten Y, einer Seitenbucht des Zuidersees,

gelegen, obwohl nicht Sitz der Regierung, doch den Titel Landeshauptstadt führend, ist die bevölkertste Stadt Hollands und zugleich ein Hauptsitz des holländischen Handels und der holländischen Industrie. Die Stadt ist verhältnismäßig jung und entstand auf einem äußerst ungünstigen Baugrunde (auf 90 sumpfigen Inseln) um das feste Schloß der Grafen von Amstel während des 13. Jahrhunderts. Ihre hohe Handelsblüte — im 17. Jahrhundert war sie die Beherrscherin des Welthandels — erlangte sie erst in der Zeit der holländischen Befreiungskämpfe, zu einem großen Teile auf Kosten des spanisch verbleibenden Antwerpen. Zu der Zeit, als noch ein geringer Tiefgang der Seeschiffe üblich war, bot die Seitenbucht des Zuidersees der Amsterdamer Schiffahrt außer gutem Schutz auch genügende Zugangsstraßen, in dem Zeitalter der Riesenschiffe ist das dagegen nicht mehr der Fall, und so würde Amsterdam seine hohe kommerzielle Bedeutung heute sicherlich an seine Konkurrenten verloren haben, wenn man seinen tiefen und geräumigen Hafenanlagen nicht gute künstliche Zugangsstraßen geschaffen hätte, durch den bei De Helder mündenden nordholländischen Kanal, der mit seiner gewaltigen Breite gleichzeitig zwei Fregatten neben einander passieren läßt, und durch den westwärts zum Meere führenden Nordseekanal. Da auf diesen Kanälen die großen Seeschiffe durch Schleppdampfer sicherer und schneller zum Hafen gelangen als auf dem Zuidersee, so hat Amsterdam wenigstens den Verkehr mit den Kolonien und den Nord- und Ostseehäfen in der Hauptsache in seinen Händen behalten. — Wie das berühmte Rathaus, das auf 13 000 Eichenstämmen erbaut ist, so stehen fast alle Häuserbauten der Stadt, und namentlich auch die große Börse, auf künstlich geschaffenem Baugrunde, ähnlich aber auch die Straßen, sowie die in Amsterdam einlaufenden vier Eisenbahnen, die neben den sieben großen Kanälen den Verkehr mit dem holländischen und deutschen Hinterlande vermitteln. Der Lastverkehr innerhalb der Stadt findet übrigens größtenteils auf den sogenannten Grachten statt, d. i. auf den eingedeichten Mündungsarmen der Amstel und auf Kanälen, die Amsterdam zu einem halben Venedig machen. Die ost- und westindischen Kolonialwaren, namentlich Kaffee, Reis, Tabak, Gewürze, Zucker, Indigo, und daneben Getreide und Holz spielen in dem Handel Amsterdams die Hauptrolle. Die Handelsbewegung auf dem Seewege beträgt etwa 4/5 Mill. t, diejenige auf den Kanälen und Eisenbahnen nach Deutschland fast 3/5 Mill. — Der altberühmte Schiffsbau der holländischen Hauptstadt ist trotz der englischen Konkurrenz noch sehr namhaft, ebenso die Segeltuch-, Tau-, Cigarren-, Zucker- und Likörfabrikation, die Diamantenschleiferei sowie die Gold- und Silberarbeiten — die letzgenannten Luxusindustriezweige zugleich ein Spiegel des Amsterdamer Reichtums in alter wie in neuer Zeit. — Ymuiden liegt am Ausgange des Nordseekanals. — Zaandam (12 000 E.) nimmt erheblichen Anteil an dem Schiffsbau wie an anderen Industriezweigen des Landes, namentlich durch seine zahllosen Windmühlen, die den allerverschiedensten Zwecken dienen müssen (der Mehl-, Öl-, Cement-, Papierbereitung, Entwässerung 2c.). — Alkmaar (9000 E.), inmitten der reichen nordholländischen Polder und am nordholländischen Kanale, ist der Hauptkäsemarkt Hollands, der alljährlich 4 bis 5 Mill. kg dieses Produktes umsetzt. — De Helder mit Nieuwediep (22 000 E.), hat einen aus norwegischem Granit gebauten Hafen, der den

Eingang zum nordholländischen Kanale bildet. — Haarlem (28 000 E.) treibt die bedeutendste Blumenzucht und den bedeutendsten Blumenhandel Europas, daneben aber auch Gewebsindustrie, Leinenbleicherei ꝛc. —

2) In Südholland: Haag (s'Gravenhage, c. 110 000 E.) durch Dünenketten von dem Meere getrennt und ohne natürliche binnenländische Verkehrsstraßen, dankt sein Aufblühen im wesentlichen dem großen Walde in seiner Nachbarschaft, da es (ähnlich wie Karlsruhe) aus einem Jagdschosse allmählich holländische Residenz und Regierungssitz geworden ist. In dem Handel und Verkehr ist sie von höherem Belang nur durch ihre Geschützgießereien sowie durch ihre Luxusindustrie. — Leyden (42 000 E.), liegt an dem Alten Rhein, der im Laufe der historischen Zeiten so total versandete, daß man ihm zur Entwässerung der Gegend (im 16. Jahrhundert) ein künstliches Bett durch die Düne graben mußte, und war bereits in der Römerzeit eine bedeutende Stadt. Außer durch seine Universität und seine naturwissenschaftlichen Sammlungen ist es besonders durch seine Wollindustrie, die aber im 17. Jahrhundert in höherer Blüte stand, wichtig. Gouda (15 000 E.), an der holländ. Yssel, hat Bedeutung als Kreuzungspunkt von mehreren Hauptkanälen und Eisenbahnen sowie durch seine Thonwaren- und Butter- und Käsefabrikation. Durch ähnliche Industrie ist auch Delft (22 000 E.) ausgezeichnet. — Die wichtigste Stadt Südhollands, und in vielen Beziehungen die glückliche Rivalin der Landeshauptstadt ist die große Hafenstadt Rotterdam (ziemlich 150 000 E.). Die sogenannte Maas, an der Rotterdam liegt, ist als die Hauptmündung des Rheinstromes anzusehen, und durch künstliche Regulierungsarbeiten ist dieselbe den größten Seeschiffen in bequemer Weise zugänglich. Vor Amsterdam hat Rotterdam sowohl die direktere und freiere Verbindung mit dem Meere als auch die leichtere und natürlichere Verbindung mit dem Hinterlande (bes. mit den deutschen Rhein- und den belgischen Maaslanden) voraus, und daher hat es in den letzten Jahrzehnten die Landeshauptstadt bezüglich der Schiffahrtsbewegung (jährlich über 3 Mill. t) allmählich überflügelt. Außer dem Rheinhandel hat es vor allen Dingen auch den größten Teil des englischen und amerikanischen Handels in seinen Händen. Durch drei Haupteisenbahnen, die in die Stadt einmünden, sind ihm neuerdings auch vorzügliche Landkommunikationen geschaffen worden. Der Verkehr innerhalb der Stadt findet übrigens ähnlich wie in Amsterdam zu einem guten Teile auf Kanälen statt, und derselbe erhält hierdurch sowie durch die zahlreichen Zug- und Drehbrücken, die über die Kanäle führen, einen außerordentlich originellen Charakter. Die wichtigsten Handelsartikel sind Kolonialwaren, Getreide, Holz, Kohlen, Eisen, Sämereien, Krapp, Wein, Genever sowie deutsche und englische Industrieartikel. — Die eigene Industrie der Stadt erstreckt sich besonders auf Zuckerraffinerie, Branntweinbrennerei, Tabakverarbeitung, Schiffsbau, Seilerei, Weberei und Maschinenfabrikation. — Schiedam, fast ganz aus Geneverfabriken zusammengesetzt, Vlaardingen, Maassluys und Brielle sind Vorhäfen Rotterdams. — Dordrecht (25 000 E.) war durch seine Lage an der alten Maas, die für ziemlich große Schiffe zugänglich ist, sowie durch althergebrachte Stapelrechte lange Zeit ein bedeutender Konkurrent Rotterdams, und auch noch heute hat es sich den

rheinischen Holz- und Weinhandel sowie den Handel mit Spanien und Portugal großenteils erhalten. —

3) In Seeland: Middelburg (15 000 E.), auf der Insel Walcheren, durch Kanäle mit den beiden Scheldemündungen verbunden, hat seinen Seehandel zum geringsten Teile erhalten, da für den Schiffsverkehr der modernen Zeit Vlissingen (10 000 E.) viel geeigneter erscheint. Dieser Hafen, der durch ausgedehnte Kunstbauten zu einem der vorzüglichsten des Landes gestaltet worden ist, ist zugleich dazu bestimmt, dem belgischen Antwerpen wirksame Konkurrenz zu bereiten. In der Tat vermittelt er bereits einen beträchtlichen Teil des Waren- und Personenverkehrs zwischen dem Kontinent und England, doch hat er seine Hauptbedeutung als Kriegshafen.

4) In Nordbrabant: Bergen-op-Zoom (25 000 E.) liegt an der Oster-Schelde, die jetzt für Seeschiffe nicht mehr brauchbar ist, auf deren Bänken aber bedeutende Austernzucht getrieben wird. Breda (15 000 E.) ist Eisenbahnknotenpunkt mit Gewebsindustrie; ebenso, doch noch bedeutender, Tilburg (21 000 E.), das namentlich durch die Verfertigung feiner Tuche im raschen Aufblühen begriffen ist. — Herzogenbosch (25 000 E.), am Vereinigungspunkte bedeutender Wasserstraßen (Maas, Diest, Süd-Wilhelmskanal) hat eine stärkere Schiffahrtsbewegung als die meisten holländischen Seehäfen (gegen 800 000 t); außerdem auch Web- und Metallwarenindustrie.

5) In Limburg: Maastricht (30 000 E.) ein uralter Maasübergangspunkt (Mosae trajectus), hat durch die Fluß- und Kanalschiffahrt (1 Mill. t) sowie durch seine Lage an der belgischen und deutschen Grenze hohe Wichtigkeit als Handelsstadt. Da es außerdem in der einzigen Berggegend Hollands liegt, ist es bedeutende Industriestadt, die sich besonders durch Glas-, Maschinen-, Leder-, Webwaren und Bierfabrikation auszeichnet. — Roermonde (9000 E.), noch mehr aber Venlo (6000 E.) sind lebhafte Grenzhandelsstädte.

6) In Utrecht: Utrecht (gegen 70 000 E.), an der Abzweigung der Vechte von dem Alten Rhein, bildet den Hauptknotenpunkt des holländischen Eisenbahnnetzes, zugleich aber auch einen wichtigen Mittelpunkt der binnenländischen Schiffahrt (1/2 Mill. t). Außer der Münze Hollands enthält die Stadt zahlreiche Fabriken der verschiedensten Art.

7) In Geldern: Arnhem (40 000 E.), in freundlicher Lage an der Abzweigung der Yssel von dem Rhein, ist wichtiger Rheinhafen, für den die Nachbarschaft der deutschen Grenze von hoher Bedeutung ist. Ähnliches gilt von der altberühmten Hansastadt Nimwegen (25 000 E.), an dem Waal, die neuerdings durch den deutschen Rheinhandel wieder aufblüht.

8) In Over-Yssel: Deventer (nahe 20 000 E.) und Zwolle (22 000 E.) sind beträchtlich als Häfen an der Yssel, zugleich aber auch Eisenbahnknotenpunkte und Industriestädte. Kampen (12 000 E.) hat eine bedeutende Handelsbewegung durch die zahlreichen flachgehenden Bote, die von hier aus den Zuidersee kreuzen. Enschede (5000 E.), an der deutschen Grenze, zeichnet sich durch die bedeutendste Baumwollenindustrie des Landes aus. —

9) In Groningen: Groningen (über 40 000 E.), durch Kanäle sowohl mit der Nordsee als auch mit dem Zuidersee und dem Dollart verbunden, und durch das sogenannte Reitdiep (die kanalisierte Hunse) sowie durch den

Delfzyler Kanal sogar für Seeschiffe zugänglich, liegt inmitten reicher Polder und Ackergegenden und ist vor allen Dingen als Getreide- und Viehhandelsplatz von hoher Bedeutung. Früher war Groningen wichtige Hansastadt. — Delfzyl (17 000 E.) unterhält beträchtlichen Schiffahrtsverkehr mit dem deutschen Emden.

10) In Friesland: Leeuwarden (27 000 E.) hat eine ähnliche Lage wie Groningen, ist ebenfalls Knotenpunkt mehrerer Kanäle und Eisenbahnen und ebenfalls durch Getreide- und Viehhandel ausgezeichnet. Auch die Industrie (Luxusindustrie) der alten friesischen Hauptstadt ist nicht unbeträchtlich. Harlingen (10 000 E.) unterhält bedeutenden Butter- und Käsehandel und regelmäßige Dampfschiffahrten nach England (nach London und Hull).

11) Die Provinz Drenthe ist großenteils Sumpf- und Heideprovinz, und ohne bedeutendere Handelsplätze.

§ 182. Das Großherzogtum Luxemburg mit 47 Q.M. und reichlich 200 000 E., gehörte, obwohl holländisches Besitztum, bis zum Jahre 1866 zum deutschen Bundesgebiete, und auch heute noch bildet es einen Teil des deutschen Zollgebietes, da es durch seine wirtschaftlichen Interessen gänzlich auf Deutschland gewiesen ist, sowie ja die Bevölkerung auch vorherrschend die deutsche Sprache spricht. Durch die Verrückung der deutsch-französischen Grenze in der Nachbarschaft von Metz ist seine wirtschaftlich-kommerzielle Zugehörigkeit zu Deutschland in noch strengerer Weise ausgesprochen worden. Das Land ist vollständig von den Plateau- und Thallandschaften der Ardennen und der Eifel eingenommen, und im Süden eignet es sich gut zum Obst- und Getreidebau, im Norden besser zur Wald- und Weidekultur. Beträchtlich ist der Reichtum des kleinen Landes an Eisen und Kohlen, der zugleich seine relativ bedeutende Industriethätigkeit in Leder-, Wollen- und Eisenwaren erklärt. Die Eisenbahnen, welche die deutschen Rheinlande mit Belgien sowie mit Nordfrankreich in Verbindung setzen, geben Luxemburg eine höhere Bedeutung für den deutschen Handel und Verkehr.

Industrieller und kommerzieller Schwerpunkt und zugleich Hauptknotenpunkt des luxemburgischen Eisenbahnnetzes ist die Stadt Luxemburg (16 000 E.).

4. Die Östreichisch-Ungarische Monarchie.

I. Allgemeines

§ 183. Natur des Landes. Östreich-Ungarn ist einer von den größten Staaten Europas, der an Flächengehalt (mit Bosnien 683 000 qkm oder 12 400 Q.M.) nur von Rußland und an Volkszahl (mit Bosnien zieml. 39 Mill.) nur von Rußland und Deutschland übertroffen wird. Seine Bevölkerungsdichtigkeit (56 auf 1 qkm) erreicht noch nicht ganz diejenige Frankreichs, ist also nur eine mittlere.

Wie Frankreich liegt Östreich-Ungarn unter den europäischen Staaten am genauesten in der Mitte zwischen dem Nordpole und dem Äquator (42° bis 51° n. Br.), was als ein sehr günstiger Umstand für das Klima und die pflanzliche Produktion bezeichnet werden muß. Die physisch Lage des Landes ist aber eine sehr ausgeprägt kontinentale, un

Östreich-Ungarn steht hierdurch in ziemlich schroffem Gegensatze zu Frankreich wie zu Deutschland, England, Italien etc. Einer offenen atlantischen Küste, die bezüglich des Handels- und Verkehrslebens der Gegenwart als der größte geographische Vorteil gelten muß, entbehrt die Monarchie vollkommen. Ebenso berührt dieselbe mit ihrem Gebiete aber auch das Schwarze Meer nicht, obwohl ihre natürliche Hauptverkehrsader — die Donau, nach der man Östreich-Ungarn häufig als den großen Donaustaat bezeichnet — die Handelsinteressen zu einem großen Teile nach dieser Richtung hinaus weist. Von der Mittelmeerküste besitzt Östreich-Ungarn zwar einen erheblichen Bruchteil (1 700 km, d. i. etwa 1/5 der gesamten Grenzlinie der Monarchie), nur wenig davon konnte aber der Entwicklung der östreichisch-ungarischen Handelsmarine in einem höheren Maße zu gute gehen, da sie zumeist eine Küste ohne produktives und bequem zugängliches Hinterland war (Dalmatien). Erst durch die Occupation Bosniens haben sich die Verhältnisse in dieser Hinsicht etwas gebessert, insofern dadurch sowohl Bosnien als auch Süd-Ungarn in eine engere Verbindung mit der dalmatischen Küste getreten ist. Aber auch gegenwärtig noch hemmen die mächtigen Bergwälle der Südost-Alpen den Verkehr des östreichisch-ungarischen Binnenlandes nach dem Mittelmeere zu in einem hohen Grade, und es wird mindestens noch große wirtschaftliche und technische Anstrengungen kosten, um diese Hindernisse, die Östreich-Ungarn vom Meere absperren, zu überwinden.

Am engsten erscheint die östreichisch-ungarische Monarchie in ihren gesamten Kultur- wie in ihren Handels- und Verkehrsinteressen an das Deutsche Reich geknüpft. Mit diesem Staate grenzt es auf der ausgedehntesten Linie (c. 2 200 km), mit diesem Staate teilt es die wichtigsten Stromgebiete (namentlich das der Donau, der Elbe und der Weichsel), und quer durch diesen Staat hat es seine geradeste Verbindung mit dem Atlantischen Oceane nebst seinen wichtigsten Verkehrsländern zu suchen, sowie Deutschland andererseits quer durch Östreich-Ungarn seine geradeste Verbindung mit dem östlichen Becken des Mittelmeeres und dem sogenannten Oriente findet. Die Gebirgszüge, welche Östreich-Ungarn von Deutschland trennen (Böhmerwald, Erzgebirge und Sudeten), sind weit geringere Verkehrshindernisse als die anderen Gebirgszüge, welche bei der Begrenzung der Monarchie in Frage kommen (die Alpen und die Karpaten), und wie sie es gestattet haben, daß eine deutschredende Bevölkerung den größten Teil Östreichs besiedelte, so gestatten sie auch eine bequeme und rege Kommunikation zwischen den beiden Ländern. Ein enger Handelsbund zwischen den beiden Staaten würde aus den angeführten geographischen Gründen in dem natürlichen Interesse beider liegen.

Mit Rußland grenzt Östreich-Ungarn auf einer Strecke von etwa 1 200 km, und die östreichisch-russische Grenze ist eine außerordentlich offene, so daß der Verkehr zwischen den beiden Ländern kaum ein nennenswertes geographisches Hinderniß findet. Nur Galizien aber ist es, das auf diese Weise mit dem großen Nachbarreiche im Nordosten ohne weiteres in intimere kommerzielle Beziehungen treten kann. Für Ungarn ist die freie Handelsbewegung in der angegebenen Richtung durch den mächtigen Gebirgswall des wilden Karpatengebirges, der der russisch-östreichischen Grenze parallel streicht, sehr bedeutend erschwert, und gegenwärtig wird dieser Gebirgswall gegen Rußland hin erst von zwei Schienenstraßen überschritten. Übrigens sind auch die Produktions-

verhältnisse Galiziens denjenigen der angrenzenden Gebietsteile Rußlands zu nahe verwandt, als daß der Außenhandel Östreich-Ungarns in dieser Richtung ein so lebhafter sein könnte wie in der Richtung auf Deutschland.

Von Rumänien (c. 1 300 km Grenzlinie) wird das östreichisch-ungarische Staatsgebiet durch die Transsilvanischen Alpen getrennt. Dieses gewaltige Gebirge ist zwar reich an tief eingeschnittenen Pässen, und eine rumänisch-redende Bevölkerung hat die Landschaften auf seinen beiden Seiten inne, aber für ein höher entfaltetes wirtschaftliches Leben entbehrt dasselbe fast noch allenthalben genügender Kommunikationen. Die Donau selbst, die den Gebirgswall in der großartig wilden Felsenge des Eisernen Thores durchbricht, um zwischen Rumänien und Bulgarien dem Schwarzen Meere zuzufließen, knüpfte die Handelsinteressen Östreich-Ungarns in einem viel geringeren Grade an diejenigen Rumäniens, als man der geographischen Lage nach glauben sollte. Die Schiffahrt auf dem Strome sowie der Straßen- und Eisenbahnbau entlang demselben wurde sowohl durch die Natur der ebengenannten südöstlichen Hauptausgangspforte des Landes, als auch durch die bis in die neueste Zeit wenig geordneten politischen und wirtschaftlichen Zustände der Unteren Donauländer sehr bedeutend erschwert.

Serbien, die Türkei und Montenegro, mit denen Östreich-Ungarn auf etwa 900 km grenzt, sind bezüglich ihrer wirtschaftlichen Entwicklung ebenfalls weit hinter den anderen europäischen Staaten zurückgeblieben, und ganz besonders durch den mangelhaften Ausbau ihrer Schienenstraßen (der europäischen Orientbahnen) bereiten dieselben dem östreichisch-ungarischen Außenhandel zunächst noch große Schwierigkeiten.

Besser liegen die Grenzverhältnisse gegen Italien, mit dem sich die Monarchie auf einer Linie von c. 600 km berührt. Die Natur stellt zwar auch hier dem Handel und Verkehre mit dem Auslande durch die Alpenketten ungeheure Schwierigkeiten in den Weg. Infolge der höheren wirtschaftlichen Entwickelung Cisleithaniens sowie Italiens aber hat man hier mehrere bequeme Ausgangspforten (namentlich die Alpenbahnen nach Triest und Verona) schaffen können.

Auch von der Schweiz ist Östreich-Ungarn durch mächtige Alpenzüge getrennt, und bisher durfte die Monarchie für den größten Teil ihres Gebietes bezüglich ihres Verkehrs mit diesem Staate der Vermittelung Deutschlands. Die sogenannte Arlbergbahn wird aber auch nach dieser Richtung hin demnächst eine direktere Verbindung herstellen.

Die Mittelmeerküste Östreich-Ungarns ist durch eine Reihe vorzüglicher Häfen ausgezeichnet, die sich sowohl durch Geräumigkeit und Tiefe als auch durch Sicherheit und durch Freiheit von Wintereis auszeichnen. Außer der zumeist ungenügenden Verbindung mit den produktiveren Teilen ihres Hinterlandes ist aber ihre Entlegenheit von dem offenen Oceane eine große Schattenseite derselben. Die Eröffnung des Suezkanales bietet einigen von ihnen vielleicht gute Chancen, sich zu einer höheren Bedeutung emporzuschwingen. Die wichtigsten davon sind gegenwärtig Triest, Rovigno, Pola, Fiume, Zara, Spalato, Ragusa und Cattaro.

§ 184. Östreich-Ungarn ist im Gegensatze zu Deutschland vorwiegend Gebirgsland, und nur ein geringer Bruchteil (nicht ganz ¼)

fällt dem Tieflande zu. Infolge dessen gab es in der östreichisch-ungarischen Monarchie auch bezüglich des binnenländischen Verkehrs viel größere Naturhindernisse zu überwinden als in dem Deutschen Reiche oder in Frankreich und England, und die geringere wirtschaftliche Entwickelung verschiedener Kronländer ist ganz besonders mit hieraus zu erklären.

Das östreichisch-ungarische Staatsgebiet zerfällt in Rücksicht auf seine Bodengestalt in fünf scharf von einander unterschiedene Abschnitte: Das östreichische Alpenland, das deutsche (deutsch-östreichische) Mittelgebirgsland, das Karpatenland, das ungarische Tiefland und das bosnisch-dalmatische Gebirgsland.

1) **Das östreichische Alpenland** füllt mit seinen Ketten, Massen und Hochebenen den ganzen Südwesten des Staatsgebietes, und dasselbe reicht ganz besonders in Tirol weit in die Hochgebirgsregion hinein. Die wichtigsten Alpengruppen, welche Östreich-Ungarn angehören, sind:

a. Westlich von dem Brenner Passe: die Ortler Alpen (in der Ortlesspitz, dem höchsten Berge der Monarchie 3905 m), die Adamello-Alpen (in dem Adamello 3547 m) und die Trientiner Alpen, alle drei im Süden des des oberen Etschthales (Vintschgau) und im Westen des mittleren Etschthales gelegen; ferner die Ötzthäler und Stubayer Alpen (in der Wildspitz 3776 m, im Weißkogel 3741 m und im Zuckerhutl 3500 m) zwischen den Thälern der Etsch und Eisack und den Thälern des Inn und der Sill; endlich die Vorarlberger und die Nordtiroler Kalkalpen im Norden des Innthals.

b. Östlich von dem Brenner Passe: die Zillerthaler Alpen (im Hochfeiler 3506 m) und die Hohen Tauern (im Großglockner 3796 m, in der Dreiherrenspitz 3500 und im Großen Venediger 3673 m) zwischen der Salzach und Drau (dem Pinzgau und dem Pusterthale); die Salzburger Alpen (im Ewigen Schneeberge 2938 m und im Watzmann 2740 m) und die Östreichischen Kalkalpen im Norden des Salzach-, Ems- und Salzathales; die Steirischen Alpen im Süden dieser Thäler und im Norden des Drauthales; die Südtiroler Dolomitalpen, die Karnischen Alpen, die Karawanken, die Julischen Alpen (im Triglav 2858 m) und das Krainer Kalkplateau im Osten des Etsch- und im Süden des Drauthales. Als letzte Ausläufer des östreichischen Alpensystems sind der Wiener Wald, das Leithagebirge, der Bakonyer Wald, das Fünfkirchener Bergland, das Slawonische Bergland und das Karstplateau anzusehen.

Ein großer Teil des östreichischen Alpenlandes ist von Schneefeldern, Gletschern und nackten Felsen eingenommen und absolut unproduktiv, sobald man von dem Wasser absieht, das das Hochgebirge thalwärts sendet. Ein weit größerer Teil des Alpenlandes ist aber Wald- und Weideland, und gestattet neben einer ertragreichen Forstkultur namentlich eine ähnlich entwickelte Rinder- und Ziegenzucht wie in der Schweiz. Die Thäler der Etsch, des Isonzo, der Sau, der Drau, des Inn, der Enns rc. machen neben dem Getreidebau zum Teil auch den Wein- und Obstbau, die Seidenraupenzucht rc. möglich. Vor allen Dingen ist aber der östreichisch-ungarische Anteil an dem Alpengebirge der reichste an nutzbaren Mineralien. In den Salzburger und Östreichischen Alpen finden sich gewaltige Steinsalzlager, in den Steirischen

Alpen bedeutende Eisen- und Kupfererzfundstätten (der Erzberg bei Eisenerz enthält trotz eines 1000jährigen Bergbaues noch immer unerschöpfliche Massen von Spatheiseinstein!), in den Karnischen Alpen (bei Villach) Blei, in den Julischen Alpen Quecksilber (bei Idria) und bei Graz Braunkohlen. Dem Handel und Verkehre stellt das Alpengebirge die gewaltigsten Schwierigkeiten in den Weg, und die Alpenstraßen, ganz besonders aber die Alpeneisenbahnen des Brenner und Semmering (erstere mit 22 Tunnels und 60 Brücken, letztere mit 15 Tunnels und 15 Brücken) forderten seitens des östreichischen Staates unsägliche Anstrengungen. Nur die Längsthäler des Inn, der Salzach, der Enns, der Mur, der Drau, der Save und der Etsch sowie die von denselben abgezweigten Querthäler erleichtern den Zugang in das Innere des Gebirges und den Übergang über seine Kämme. Als die wichtigsten Paßübergänge, die sämtlich mit vorzüglichen Kunststraßen versehen sind, sind zu bezeichnen: Das Stilfser und Wormser Joch (2780 m), die Reschenscheideck (1423 m), der Arlbergpaß (1798 m), der Brennerpaß (1460 m), der Radstädter (1645 m) und Rottenmanner (1252 m) Tauernpaß, der Semmeringpaß (980 m) und der Loiblpaß.

2) **Das deutsche Mittelgebirgsland** bildet den nordwestlichen Teil der Monarchie und umfaßt außer den böhmischen Randgebirgen, die die Grenze gegen Deutschland bilden, die Terrassenlandschaften Böhmens und Mährens nebst den kleinen Tiefländern an der Elbe, March und Donau. Von dem Böhmerwalde, sowie von den Sudeten fällt nur der sanft abgedachte, niedrigere Teil in das östreichische Gebiet (der Altvater im Mährischen Gesenke mißt 1486 m), von dem Sächsischen Erzgebirge dagegen gehört ihm der höhere und steiler abgedachte Teil an (der Keilberg 1236 m). Im Innern Böhmens sind als die beträchtlichsten Glieder des Terassenlandes die Gruppe des Kubany im Süden, die Gruppe des Böhmischen Mittelgebirges mit ihren erloschenen Vulkanen (der Milleschauer 812 m) im Norden und der böhmisch-mährische Höhenzug im Osten und Südosten (hier Manhartswald, Weinsberger Wald und Greiner Wald genannt) zu erwähnen. Die höheren Stufen des Mittelgebirgslandes tragen zumeist ein dichtes und schönes Waldkleid, die Hügel- und Thalgegenden, welche dazwischen liegen, sind dagegen zum Getreide-, Hopfen- und Obstbau, sowie auch teilweise zum Weinbau vorzüglich geeignet. Berühmt ist in dieser Beziehung namentlich das sogenannte böhmische Paradies zwischen Melnik und Außig. Der Südabhang des Sächsischen Erzgebirges (bei Joachimsthal, Graupen &c.), der Ostabhang des Böhmerwaldes (westlich von Pilsen), sowie das Gebirge von Prschibram enthalten bedeutende Blei- und Silberzlagerstätten, und außerdem finden sich in Böhmen und Mähren reicher als in den anderen Teilen Östreich-Ungarns ergiebige Steinkohlenreviere (westlich von Pilsen, westlich von Prag, bei Brünn, bei Troppau und bei Nachod). Beträchtliche Braunkohlenvorräte birgt namentlich das Teplitzer Becken. Der Verkehr ist natürlich in dem Mittelgebirge weit leichter als in den Alpen, er ist aber ziemlich streng von der Richtung der Stromthäler (der Elbe, Eger, Moldau, Beraun &c.) und von der Lage der Paßausgänge in den Randgebirgen abhängig (vergl. § 127). In der mährischen Hälfte des Bodenabschnittes ist er im allgemeinen freier

und leichter als in der böhmischen. Etwa 20 Eisenbahnen führen aus diesem Landabschnitte in das Ausland.

3) **Die Karpaten** fallen fast vollständig in das Gebiet der Monarchie. Dieselben erheben sich zwar in allen drei Hauptteilen — dem Ungarischen Hochlande, dem Karpatenwalde und dem Siebenbürgischen Hochlande — bis in die Hochgebirgsregion, ihre Gipfel erreichen aber die Schneelinie nicht vollständig.

Als der Kern des Ungarischen Hochlandes ist die hohe Tatra, „ein unsäglich rauhes, wildzerrissenes, in nackte, schneidige Grate zugeschärftes und von schroffen Felshörnern gekröntes Granitgebirge", dessen bedeutendste Gipfel die Lomnitzer Spitze (2638 m), die Gerlsdorfer Spitze und der Eisthaler Turm sind. Die Beskiden umschließen die hohe Tatra im Norden, die Weißen Karpaten und Kleinen Karpaten im Westen, die Kleine Tatra (im Djumbir 2043 m) und das Ungarische Erzgebirge im Süden. Der bei weitem größte Teil dieser Gebirge ist mit dichten Wäldern von Tannen und Eichen bedeckt, dagegen fehlt es infolge mangelnder Gletscherbildung und Wasserfülle an Alpenmatten und Alpenheerden. Die vulkanischen Vorberge im Süden (die Hegyallya bei Tokay, die Matra bei Erlau ꝛc.) sind ausgezeichnete Stätten des ungarischen Weinbaus. Erzreich sind namentlich die krystallinischen und vulkanischen Gesteine des Erzgebirges bei Kremnitz, Schemnitz und Neusohl (Edelmetalle, Eisen, Kupfer, Nickel ꝛc.). Die wichtigsten Pässe durch das Ungarische Hochland sind der Eisenbahnübergang von Preßburg, der Jablunkapaß und das Arvathal.

Der Karpatenwald gipfelt in der Czerna Gora (2012 m) und ist ein wildzerklüftetes Gebirge, das vielfach von mächtigen Urwäldern, in denen noch zahlreiche Bären und Wölfe hausen, bedeckt ist, und das bisher nur durch seine Petroleumquellen und durch seine Holzvorräte in höherem Maße produktiv gewesen ist. Außer dem Popradthale, nach dem von Eperies aus eine ungarisch-galizische Eisenbahn führt, bilden der Duklapaß, der Eisenbahnübergang nach dem Santhale, der Vereczkepaß und der sogenannte Magyarenweg (von der Schwarzen Theiß nach dem Pruth) die wichtigsten Pässe über dieses Gebirge.

Die Hauptglieder des Siebenbürgischen Hochlandes sind die Transsilvanischen Alpen (im Negoi 2543 m), die sich in einem großen Bogen von den Theißquellen zum Donauthore von Orsowa an der Grenze Siebenbürgens entlang ziehen, das erzreiche Láposchgebirge (in der Pietroscha 2297 m), das Hargittagebirge, die den Norden und Osten des Landes füllen, und das Siebenbürgische Erzgebirge (im Bihar 1846 m), das seinen Westrand bildet. Auch dieser Teil des Karpatengebirges zeigt vielfach noch eine ungeheure Wildheit der Natur, er ist aber ziemlich produktiv durch seinen Reichtum an edlen und unedlen Metallen und an Salz und Holz, sowie durch die Viehzucht und den Weinbau an seinen Abhängen. Der Borgopaß, der Tömöspaß, über welchen die Eisenbahn von Kronstadt nach Bukarescht führt, der Törzburger Paß, der berühmte Roteturmpaß und der Vulkanpaß sind die wichtigsten Übergänge über die Transsilvanischen Alpen, die Thäler der Maros, der Wilden Körös und der Szamos die wichtigsten Defiléen durch das Siebenbürgische Erzgebirge.

4) **Das ungarische Tiefland** gliedert sich durch den Bakonyer Wald und das Ungarische Erzgebirge in die kleine Oberungarische und die große Niederungarische Ebene. Die erstere ist durch die abgeschwemmten Verwitterungsprodukte der umgebenden Gebirge bis auf die Sumpfstrecken am Neusiedler See (Hansag) und an der Donau ein Garten an Fruchtbarkeit und erzeugt große Mengen von Mais, Weizen, Obst, Wein und Tabak. Die letztere dagegen ist zu einem großen Teile Heide- und Pußtenland, mit trockenem Sandboden und dürftigem Pflanzenwuchs, und nur in ihrer Randgegend — namentlich im Banat und Fünfkirchener Hügellande — sowie auf besser bewässerten Stellen inmitten der Pußten ausgezeichnetes Ackerland, das dieselben Produkte erzeugt wie die Oberungarische Ebene. Die Uferlandschaften der Theiß, Donau, Körös 2c. sind auf weiten Strecken versumpft, doch hat man die Sümpfe bereits vielfach durch Kanalisierung in gutes Weideland verwandelt. Durch ihre ganze Natur ist die Niederungarische Ebene vor allen Dingen vortrefflich zur Viehzucht geeignet, so daß die Roßhirten (Csikos), die Rinderhirten (Gulyas) und die Schweinehirten (Kanas) sehr charakteristische Figuren für das wirtschaftliche Leben Ungarns bilden. Der Verkehr in dem Ungarischen Tieflande und der Straßenbau wird außer durch die Sümpfe und Ströme auch durch die Holzarmut und durch die Steinlosigkeit beträchtlich erschwert.

5) **Das bosnisch-dalmatische Gebirgsland** ist in der Hauptsache ein großes Kalkplateau, das nach dem Adriatischen Meere zu als ein steiler Wall abfällt, während es in der Richtung nach der ungarischen Donauebene allmählich mildere Formen annimmt. Durch aufgesetzte Parallelketten (das Kapelagebirge 2117 m, das Vellebith- oder Morlakengebirge 1754 m, die Dinarischen Alpen 1896 m, die Bjelastitza-Planina mit dem Komberge 2470 m, die Masse des Dormitor 2408 m 2c.), sowie durch tief eingerissene rissene Quer- und Längsthäler und Dollinen ist dieses Gebirge größtenteils schauerlich wild. In der südlichen und westlichen Hälfte wird diese Wildheit durch die wüstenhafte Karstnatur — eine Folge der Entwaldung durch die Römer und Venetianer — noch beträchtlich erhöht. Während hier nur die Thäler durch Wein-, Oliven- und Südfruchtkultur eine höhere Produktivität entfalten, sind in der nordöstlichen Hälfte die Berge zumeist mit dichten Eichenwäldern und die Thäler mit Pflaumenhainen gefüllt, und an den sanft abgedachten Hügeln entlang der Save giebt auch die Rebe einen guten Ertrag. Die Viehzucht hat im Nordosten (im eigentlichen Bosnien) ebenso günstigere Bedingungen als im Südwesten, und auch an Erzen, Salz und Lignit fehlt es daselbst nicht. Der Verkehr ist durch die eigentümliche Natur des Bodens selbstverständlich sehr erschwert, namentlich nach dem Adriatischen Meere hin.

§ 185. Das Klima der Östreichisch-Ungarischen Monarchie zeigt infolge der angegebenen Kontraste in der Bodenbildung ebenso wie infolge der verschiedenen Lage der einzelnen Landesteile sehr gewaltige Differenzen. Die dalmatinische Insel Lesina hat z. B. eine Jahrestemperatur von 16°, eine Januartemperatur von 8° und eine Julitemperatur von 26° C., so daß sie hinsichtlich ihres Klimas mit Lissabon oder Neapel verglichen werden darf. Dagegen haben aber Hermannstadt in Siebenbürgen und Lemberg in

Galizien nur eine Jahrestemperatur von 8°, eine Januartemperatur von — 4° und eine Julitemperatur von 19°. Die kontinentaler gelegenen östlichen Gegenden zeichnen sich also vor allen Dingen durch einen ziemlich harten Winter aus. — Sowie die Temperatur, so ist auch das Maß der Niederschläge den verschiedenen Landesteilen äußerst verschieden zugemessen, und während die Alpen und Karpaten außerordentlich regenreiche Gegenden sind (Santa Maria am Ortles 248 cm, Salzburg 106 cm), so ist das Innere Böhmens und Ungarns eher regenarm zu nennen (Prag 40 cm). Dalmatien sowie das Küstenland von Triest und Südtirol fallen in das Gebiet des Mittelmeerklimas, besitzen also regenarme Sommer und regenreiche Winter. Alle übrigen Teile der Monarchie dagegen gehören der nordeuropäischen Zone an, in der der Regen über alle Jahreszeiten ziemlich gleichmäßig verteilt ist, und nur Südungarn neigt zu einer ähnlichen Periodizität wie Dalmatien, was sowohl den Pußtencharakter der ungarischen Ebene als auch die hohe Qualität des ungarischen Weins und das häufige Mißraten der ungarischen Getreideernte erklärt.

§ 186. Hinsichtlich seines **Flußnetzes** zeigt Östreich-Ungarn ganz denselben Mangel an Einheit wie hinsichtlich seines Terrains. Der bei weitem größte Teil der Flüsse gehört zwar zu dem Gebiete der Donau und des Schwarzen Meeres, aber beträchtliche Flüsse fließen auch der Nordsee, der Ostsee und dem Adriatischen Meere zu. Die Qualität der Ströme als Schiffahrtsstraßen ist durch die bergige Beschaffenheit des Terrains selbstverständlich meist eine sehr geringe.

Die Donau ist in jeder Beziehung der Hauptstrom der östreichisch-ungarischen Monarchie, und dieselbe durchfließt den Staat auf einer Strecke von reichlich 1300 km. Der mächtige Strom wird auf dem östreichisch-ungarischen Boden noch durch sehr bedeutende Nebenflüsse verstärkt, und namentlich die Alpenflüsse Inn (mit Salzach), Traun, Enns, Leitha, Raab, Drau (mit Mur), und Sau (mit Kulpa, Unna, Bosna, Drina), sowie auch die Karpatenflüsse Waag, Neutra, Gran, Eipel, Theiß (mit Szamos, Körös, Maros) und Temes tragen dazu bei, sie zu dem wasserreichsten Strome Europas zu machen und weite Länderstrecken in ihr natürliches Verkehrsgebiet hineinzuziehen. Durch die March gehört auch Mähren, durch die Aluta das südöstliche Siebenbürgen und durch den Pruth die Bukowina in ihr Gebiet. Als Schiffahrtsstrom hat die Donau durch den Quellenreichtum der benachbarten Hochgebirge ähnlich wie der Rhein den großen Vorteil einer reichen und während des Wechsels der Jahreszeiten verhältnismäßig gleichförmige Wasserfülle. Aber im Gegensatze zu dem Rheine wendet sie sich von den Hochgebirgen nicht weg, und sie empfängt infolge dessen auch in Östreich-Ungarn noch beständig Nebenflüsse von großer Wildheit, die ihren Charakter in übler Weise beeinflussen, indem sie einen starken Wechsel des Gefälles, sowie Versandung und Versumpfung veranlassen. Dazu kommt noch, daß die winterliche Eisdecke infolge des strengeren Klimas im Osten auf dem Strome eine länger andauernde und festere ist als im Westen, was sehr gefährliche Eisgänge, häufige Änderungen des Strombettes, Überschwemmungen und ebenfalls Versumpfung zur Folge hat. Die Regulierungsarbeiten sind auf diese Weise bei der Donau schwieriger als bei irgend einem anderen

Strome Europas. Die berüchtigten Donaustrudel bei Grein, Mölk und Krems haben durch Felssprengungen den größten Teil ihrer Schrecken verloren, die enge Felsenpforte, welche auf einer Strecke von mehr als 120 km den gewaltigen Strom auf 1/6 seiner früheren Breite einengt, und welche man sehr bezeichnend das Eiserne Thor nennt, ist aber für die Schiffahrt bis auf den heutigen Tag ein schwer zu überwindendes Hindernis geblieben. Acht Felsschwellen besonders, die hier quer in dem Strome liegen und die förmliche Katarakte hervorrufen, können nur bei sehr hohem Wasserstande ohne Gefahr überwunden werden.

Da alle Provinzen Östreich-Ungarns, mit Ausnahme von Galizien, Schlesien, Böhmen, Südtirol und dem Küstenlande, in das Gebiet der Donau fallen, so liegen der Schiffahrt auf dem Flusse allenthalben große Mengen von Gütern bereit.

Die Elbe (vergl. § 137) ebenso wie die Weichsel und der Dnjester fallen nur mit dem oberen Teile ihres Laufes, der seiner Natur nach der am wenigsten zur Schiffahrtsstraße geeignete ist, in das östreichisch-ungarische Staatsgebiet, immerhin sind diese Flüsse — namentlich die beiden zuerst genannten — für den binnenländischen Verkehr der Monarchie ebenso wie für den Verkehr mit dem Auslande von hoher Wichtigkeit. Die Elbe ist in der Moldau bereits von Budweis an schiffbar, und von Leitmeritz abwärts hat man auf ihr sogar regelmäßige Dampfschiffahrten eingerichtet, die einen großen Teil des Verkehrs mit Deutschland zu vermitteln haben. Die Weichsel ist durch ihre Karpatennebenflüsse (den Dujanec, die Wisloka und den schiffbaren San) ein schnell wachsender, wasserreicher Strom, der bereits oberhalb Krakau schiffbar wird. Sie ist aber bezüglich der Regulierungsarbeiten eine stark vernachlässigte Schiffahrtsstraße, und namentlich fehlen ihr Kanalverbindungen nach der Oder und dem Dnjester. Der obere Dnjester hat in seinem Charakter mit der oberen Weichsel große Ähnlichkeit und ist für kleinere Fahrzeuge von Sambor an schiffbar.

Für Vorarlberg ist der Rhein und der Bodensee von hoher Bedeutung.

§ 187. Die Bevölkerung Östreich-Ungarns. Ähnlich wie der Bildung des Bodens, so fehlt auch der Bevölkerung Östreich-Ungarns die Einheit, so daß die Monarchie auch hierdurch zu den Staaten des ganzen westlichen Europa in scharfem Gegensatze steht. Nur auf der Balkanhalbinsel finden wir ein ähnliches buntes Nationalitätengemisch wie in Östreich-Ungarn.

Das Hauptelement der Bevölkerung bilden die Deutschen, die etwa 11 Mill. oder 29 % der Gesamtbevölkerung ausmachen. Dieselben haben in geschlossener Zahl die Randgegend Böhmens, das eigentliche Östreich und den größten Teil der Alpenländer inne, finden sich aber außerdem in starken Kolonien fast allenthalben im Reiche. Die Slaven sind zwar weit zahlreicher — 17 1/6 Mill. oder 45 % — aber dieselben sind unter sich in ziemlich streng unterschiedene Völkerschaften: Czechen, Hanaken (Mährer), Slowaken, Polen, Ruthenen, Slovenen, Kroaten und Serben gespalten, und vor allen Dingen sind dieselben durch Deutsche und Magyaren in die beiden [illegible]gruppen der Nord- und Südslaven getrennt. Die Nordslaven reprä[illegible]n zwar die statliche Zahl von nahe 13 Mill., gerade diese bilden aber

weder hinsichtlich der Sitte und Sprache eine geschlossene Einheit. Die Magyaren, die im wesentlichen die ungarischen Donauebenen inne haben, zählen höchstens 6 Mill., machen also von der Gesamtbevölkerung nur etwa 16 % aus. Die Rumänen, etwa 3 Mill. oder 7½ % der Gesamtbevölkerung, bilden die Majorität in Siebenbürgen, und die Italiener, c. 600 000 oder 1½ % der Bevölkerung, bewohnen Südtirol. Unter den durch kleinere Zahlen vertretenen Völkern spielen nur noch die Zigeuner (c. 150 000) eine beträchtlichere Rolle.

Bezüglich der Religion ist zwar eine größere Einheit vorhanden, dieselbe ist aber ebenfalls keine vollständige, und außer 29 Mill. römischen Katholiken leben in der Monarchie reichlich 3½ Mill. Protestanten, reichlich 3 Mill. griechische Katholiken und reichlich 1½ Mill. Juden.

Besonders die starke Spaltung der Bevölkerung in Nationalitäten ist der wirtschaftlichen Entwickelung der Monarchie sehr hinderlich gewesen, und noch heute sind die aus dieser Spaltung resultierenden Schwierigkeiten der Verwaltung des Staates keineswegs überwunden. Der einst mit Energie und Erfolg betriebene Versuch, die gesamte Monarchie zu germanisieren und dadurch in allen ihren Teilen vollkommen zu kultivieren, ist namentlich infolge des Widerstandes der Ungarn aufgegeben worden, und heute verfolgen die meisten Völkerschaften ihre Sonderziele, indem sie dabei das Gedeihen des Gesamtstaates vielfach vollkommen aus den Augen verlieren. Eine einheitliche Handels- und Verkehrspolitik ist durch die Spaltung der Nationalitäten und durch die Doppelregierung von Wien und Budapest in den meisten Hinsichten ein Ding der Unmöglichkeit. Die Bildung des Volkes aber ist durch den Kampf der Nationalitäten und durch den starken Einfluß der katholischen Priester ebenfalls in vielen Kronländern auf keine hohe Stufe gelangt, damit ist aber ebenfalls ein Haupthebel der wirtschaftlichen Entwickelung der Monarchie lahm gelegt.

Die Bevölkerungsdichtigkeit ist am größten in Niederöstreich, Böhmen, Schlesien und Mähren.

§ 188. Die Produktionsverhältnisse. Die Urproduktion der Östreichisch-Ungarischen Monarchie ist zwar nach den verschiedensten Beziehungen hin eine reiche, sie könnte aber eine noch viel reichere sein, wenn die Bodenbenutzung nicht an vielen Orten noch eine sehr primitive wäre.

Verhältnismäßig sehr bedeutend ist die vegetabilische Produktion. Die Getreideernte (32 Mill. hl Weizen, 40 Mill. hl Roggen, 26 Mill. hl Gerste, 22 Mill. hl Mais und 8 Mill. hl andere Getreidearten) erreicht zwar die deutsche und die französische in der Summe der Erträge bei weitem nicht, sie gestattet aber doch in der Regel noch einen beträchtlichen Export nach diesen sowie nach anderen dichter bevölkerten Ländern Westeuropas, und außerdem wäre gerade sie bei intensiverer Bewirtschaftung des Bodens einer starken Steigerung fähig. Am reichsten ist dieselbe in Ungarn, Galizien, Böhmen und Mähren. In Böhmen, Mähren, Niederöstreich und Galizien ist auch der Kartoffel- und Rübenbau sehr bedeutend.

Da das Waldkleid der Monarchie verhältnismäßig noch ein sehr dichtes ist — namentlich in Steiermark, in der Bukowina, in Kärnten, Kroatien, Slawonien und Siebenbürgen — so ist auch die Holzproduktion eine sehr

bedeutende. Ebenso ist von höchster Wichtigkeit der Wein- und Obstbau. Ersterer gewährt einen jährlichen Ertrag von mehr als 20 Mill. hl und steht in höchster Blüte in Ungarn (bei Tokay, Menesch, Erlau, Ofen, Schomlau rc.), Niederöstreich (bei Vöslau, Nußdorf, Gumpoldskirchen), Böhmen (bei Cernosek und Melnik), Steiermark, Südtirol und Dalmatien. Dalmatien und Istrien kultivieren sogar Südfrüchte und Oliven. — Durch Flachsbau sind Schlesien, Mähren und Böhmen, durch Hanfbau ist Ungarn ausgezeichnet. Der Gemüsebau ist am bedeutendsten in Niederöstreich, der Hopfenbau in Böhmen und der Tabakbau in Ungarn und Südtirol.

Die schönen Bergwiesen Cisleithaniens, ebenso wie die Pußten Transleithaniens begünstigen auch die Viehzucht in einem hohen Grade, so daß die Monarchie hinsichtlich ihres Viehbestandes zu den ersten Ländern Europas zählt. Die Zahl der Pferde beträgt etwa $3^1/_3$ Mill., die der Rinder 13 Mill., die der Schafe 20 Mill. und die der Schweine 7 Mill. Durch die Zahl sowie durch die Qualität seiner Pferde, Schafe und Schweine hat Ungarn, durch die Zahl und Qualität der Rinder und Ziegen dagegen Östreich das Übergewicht. Die Seidenraupenzucht liefert in Südtirol, Istrien, Kroatien, Slavonien und im Banat ein vorzügliches Produkt. An Jagdwild sind namentlich Böhmen, Mähren und die Alpen- und Karpatenländer reich. Die Fischerei blüht namentlich an der Küste und in Ungarn (an der Theiß, die als einer der fischreichsten Ströme Europas gilt).

Der Bergbau könnte ähnlich wie die Landwirtschaft noch viel höhere Erträge geben, wenn die Lagerstätten allenthalben genügend ausgebeutet würden. An Kohlen ist freilich nur den Nordwesten Cisleithaniens reich, so daß Östreich-Ungarn bezüglich der Gewinnung dieses Produktes auch selbst hinter Belgien und Frankreich zurücksteht. Die jährliche Förderung beträgt nur etwa 280 Mill. Ctr. — Eisenerze besitzen zahlreiche Kronländer in großer Fülle, aber selbst in Steiermark würde die Gewinnung derselben viel umfangreicher betrieben werden können, sobald neben dem Eisen auch Kohlen vorhanden wären. Die Roheisenproduktion steht hinsichtlich ihres jährlichen Quantums (8 Mill. Ctr.) ungefähr auf gleicher Höhe mit der belgischen, russischen und schwedischen. — An Steinsalz und Kochsalz ist namentlich Galizien, Salzburg und Siebenbürgen überreich, die jährliche Förderung (reichl. 200 Mill. Ctr.) erreicht aber kaum $^1/_4$ der deutschen. Nur in der Edelmetallgewinnung übertrifft Östreich-Ungarn alle europäischen Länder mit Ausnahme Rußlands. In der Blei-, Kupfer- und Zinkausbeute erreicht es das Deutsche Reich bei weitem nicht. Blei liefert namentlich Kärnten, Kupfer Ungarn, Zink Schlesien und Graphit Niederöstreich und Mähren. Tirol ist durch seine Marmorbrüche, Ungarn durch seine Salpeter- und Sodafundstätten, Galizien durch seine Petroleumquellen bedeutsam.

§ 189. Die industrielle Produktion. Der Mangel einer offenen atlantischen Küste, die Schwierigkeiten, welche das Bodenrelief der Herstellung guter Abzugsstraßen bereitet, die vergleichsweise schwache Entwickelung der Kohlenformation und die starke nationale Spaltung der Bevölkerung machen es begreiflich, daß Östreich-Ungarn hinsichtlich seiner industriellen Produktion noch beträchtlicher hinter den nordwesteuropäischen Staaten zurückgeblieben ist, als hinsichtlich seiner Rohproduktion. Die Zahl der in Anwendung gebrachten Dampfmaschinen beträgt in dem Staate nur etwa $1^1/_3$ Mill., also nicht ganz

die Hälfte der französischen, nicht ganz 1/3 der deutschen und nicht ganz 1/5 der englischen. Immerhin ist die östreichisch-ungarische Industrie, ganz besonders wenn man sie mit den süd- und osteuropäischen Industrien vergleicht, eine wohlentwickelte zu nennen, und namentlich einzelne Provinzen — wie Böhmen, Schlesien, Mähren, Niederöstreich, Steiermark und Vorarlberg — sind in gewissen Industriezweigen den nordwesteuropäischen Industriedistrikten höheren Ranges durchaus ebenbürtig. Nordböhmen, Mähren, Schlesien, Niederöstreich und Vorarlberg zeichnen sich insbesondere durch eine hochentwickelte Textilindustrie aus, und während Brünn und Reichenberg hinsichtlich ihrer Tuche und Wollengewebe neben den ersten französischen und deutschen Fabrikstädten gleicher Gattung stehen, so sind die Gegenden von Rumburg und Trautenau durch ihre Leinwand, Wien durch seine Shawls und Teppiche hochberühmt. In Wien sowie in den südtiroler Städten blüht auch eine beträchtliche Seiden-, in Nordböhmen sowie in Niederöstreich und Vorarlberg eine beträchtliche Baumwollenindustrie. Die Eisenindustrie ist in Steiermark und Kärnten eine hochentwickelte, die Maschinenindustrie ebendaselbst sowie in Wien, Budapest, Prag, Graz, Triest ꝛc., der Eisenbahnwagenbau in Wien, Prag, Marburg und Budapest, der Schiffsbau in Triest, Pola und Fiume sowie (für die Flußschiffahrt) in Linz und Budapest. Berühmt ist aber namentlich die böhmische Glasindustrie sowie teilweise auch die nordböhmische Porzellan- und Steingutfabrikation. Bezüglich der Bierbrauerei sind Wien (Schwechat) und Böhmen (Pilsen, Saaz, Prag ꝛc.), bezüglich der Branntweinbrennerei Ungarn und Galizien ausgezeichnet. In Böhmen, Mähren und Ungarn ist auch die Zuckerfabrikation in hohen Aufschwung gekommen. Wien insbesondere glänzt durch jede Art von Luxus- und Kunstindustrie, namentlich durch Pianoforte- und Möbelfabrikation, durch Modewaren, Ledergalanterie- und Bronzewaren, physikalische und optische Instrumente ꝛc.

Die Tabakindustrie ist Staatsmonopol, wird in 36 Fabriken von etwa 36 000 Arbeitern betrieben und ergiebt der Staatskasse einen Reinertrag von mehr als 60 Mill. Mark.

§ 190. Die Handels- und Verkehrsverhältnisse. Sowie die eigentümlichen geographischen und ethnologischen Verhältnisse der Monarchie vielfach hemmend auf die Urproduktion und auf die Entwickelung der Industrie eingewirkt haben, so ist dies selbstverständlich auch bezüglich des Handels und Verkehrs geschehen. An Stärke der gesamten Handelsbewegung (2400 Mill. Mark jährlich) steht Östreich-Ungarn nur wenig über den Niederlanden und Belgien sowie über Italien, und namentlich mit Großbritannien und Deutschland wetteifert es in dieser Hinsicht zunächst noch vergebens. Am höchsten ist das Handels- und Verkehrsleben selbstredend in Cisleithanien, und zwar namentlich in den an Deutschland angelehnten Gebietsteilen und an der Küste entwickelt. Nur 1/6 des gesamten Außenhandels wird auf dem Seewege bewirkt, und die östreichisch-ungarische Handelsflotte ist bezüglich ihres Tonnengehaltes nur die zehnte Europas, die sogar hinter der schwedischen und russischen noch beträchtlich zurücksteht, und die nur die dänische, griechische, portugiesische ꝛc. übertrifft. Entsprechend der ganzen kontinentalen Natur des östreichisch-ungarischen Wirtschaftsgebietes ist das Straßen- und Eisenbahnnetz

desselben weit vollkommener entwickelt, und vor allen Dingen in Cisleithanien hat man trotz der ungeheuren natürlichen Schwierigkeiten in dieser Hinsicht Großartiges geleistet. Namentlich auf seine vortrefflichen Gebirgsstraßen und Gebirgseisenbahnen darf das östreichische Volk ähnlich wie das Schweizer Volk mit gutem Grunde stolz sein. Die meisten der oben aufgeführten Alpenpässe sind mit chaussierten Straßen und mehrere sogar mit Eisenbahnen versehen, die ihresgleichen in der Welt nicht häufig haben. Bezüglich der Entwickelung des Eisenbahnnetzes (18000 km) steht Östreich-Ungarn wenigstens sehr bedeutend über allen süd- und osteuropäischen Ländern, und wenn es dagegen auch in dieser Hinsicht namentlich hinter Großbritannien, Deutschland und Frankreich zurückgeblieben ist, so hat man eben zu bedenken, daß in diesen Ländern die technischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Eisenbahnbaues bei weitem geringere waren. Selbstverständlich ist auch das Eisenbahnnetz in Cisleithanien am dichtesten, namentlich in Nordböhmen, Mähren, Schlesien und Niederöstreich. In Ungarn sind die Straßen vielfach schlechte, besonders infolge der eigentümlichen Bodenbildung (vergl. § 184). Weit weniger als bezüglich des Straßen- und Eisenbahnbaues hat man bezüglich der Flußregulierung und bezüglich der Kanalanlagen die natürlichen Schwierigkeiten überwunden. Die Telegraphenlinien Östreich-Ungarns haben eine Gesamtlänge von 36000 km, und die Zahl der von denselben beförderten Depeschen beträgt reichlich die Hälfte der in Deutschland oder Frankreich beförderten. Die Zahl der jährlichen Postsendungen beträgt reichlich die Hälfte der französischen und reichlich das Drittel der deutschen. In Cisleithanien ist die Zahl der beförderten Depeschen etwa doppelt so groß, die Zahl der beförderten Postsendungen etwa dreifach so groß als in Transleithanien. Aus allen diesen Angaben ist leicht ersichtlich, daß man bereits innerhalb der östreichisch-ungarischen Monarchie sehr deutlich die Verlangsamung des europäischen Verkehrslebens nach Osten zu bemerken kann (vergl. §§ 116 und 117).

Die beiden Reichshälften bilden übrigens bezüglich des Handels ein einziges Zollgebiet, von dem nur die beiden Freihäfen Triest und Fiume ausgeschlossen sind. An der inneren Grenze der beiden Reichshälften wird jedoch neuerdings seitens der Ungarn eine sogenannte statistische Gebühr von den eingehenden Waren erhoben.

Die Hauptverkehrsländer der Monarchie sind Deutschland, England, die Levante, Rußland, Rumänien und Italien; die Haupthandelsplätze Wien, Triest, Budapest, Prag und Brünn. Die Einfuhr erstreckt sich vorzugsweise auf Kolonialwaren, Rohstoffe für die Industrie und Halbfabrikate, Baumwoll- und Kurzwaren, Petroleum, Tabak, literarische und Kunstgegenstände 2c.; die Ausfuhr auf Getreide, Vieh, Holz, Kurz-, Schafwoll-, Leder-, Eisen- und Glaswaren, Kleidungsstücke, Kohlen 2c.

II. Specielles.

A. Die einzelnen Kronländer Östreichs und ihre Handelsplätze.

§ 191. 1. Das Erzherzogtum Niederöstreich („unter der Enns"), ziemlich 20000 qkm (360 Q.M.) und 2⅓ Mill. E., besitzt unter sämtlichen

Kronländern die größte Bevölkerungsdichtigkeit. Der größte Teil des Landes ist von den Berg- und Hügelgegenden der Voralpen und des Manhartwaldes, der kleinere Teil von dem Tulner Felde und dem Wiener Becken eingenommen. Das Tulner Feld, sowie der nördliche Teil des Wiener Beckens zeichnet sich durch sehr fruchtbaren Ackerboden aus. Getreide-, Zuckerrüben-, Obst- und Weinbau stehen in der Provinz in ebenso hoher Blüte wie Industrie und Handel. Letztere sind ganz besonders begünstigt durch die Lage im Mittelpunkte der Gesamtmonarchie und durch den schiffbaren Donaustrom.

Wien (ohne Vorstädte 708 000, mit Vorstädten 1,106 000 E.) liegt nahezu in der Mitte von Östreich-Ungarn, an dem rechten Ufer der in drei Arme geteilten Donau und zugleich auch an der anderen Hauptverkehrslinie der Monarchie — von den baltischen nach den adriatischen Küstenländern. Durch diese Lage war Wien während der Römerzeit sowie während des Mittelalters (als Kern der Ostmark) gleichzeitig von hoher militärischer und kommerzieller Wichtigkeit, und wie es den Römern und den Deutschen als ein Hauptbollwerk zur Zurückwerfung und Bezähmung der wilden Völkerschaften Pannoniens und der oströmischen Halbinsel diente, so war es bereits im frühesten Altertume auch ein Hauptstapelplatz aller auf und an der Donau bewegten Güter, sowie aller Güter, die den Weg von der Ostsee durch die mährische Pforte und über den Semmeringpaß nach der Mittelmeerküste suchten. Mit dem Emporwachsen der Ostmark zu dem ausgedehnten östreichisch-ungarischen Großstaate und mit der Entwickelung und Konsolidation der wirtschaftlichen Verhältnisse desselben wuchs selbstverständlich auch die Bedeutung Wiens als politischer und geistiger Mittelpunkt sowie als Hauptkonzentrationspunkt der Verkehrsstraßen, des Handels und der Industrie des gewaltigen Wirtschaftsgebietes, so daß die Entfaltung der Blüte Wiens also eine große Ähnlichkeit hat mit derjenigen der deutschen Reichshauptstadt. Die Wiener Industrie hat ebenfalls einen ganz ähnlichen universalen Charakter wie diejenige von Berlin oder Paris und erzeugt vor allen Dingen Maschinen, Seidenwaren, Möbels, Klaviere, Wagen, Juwelierarbeiten, Ledergalanterie- und Modewaren, Meerschaum- und Perlmutterartikel, physikalische und musikalische Instrumente rc. Großartig entwickelt ist auch die Wiener Architektur und die typographische Industrie, und in der Nähe befinden sich ungeheure Brauereien (Dreher, Schwechat). Außer in den mannigfaltigen Industrieartikeln ist der Handel von besonders hervorragender Wichtigkeit in Getreide, Kolonialwaren, Zucker, Spiritus, Holz, Metallen rc. Als Bank- und Börsenplatz steht Wien neben den ersten der Erde. Seine Donauschiffahrtsbewegung beträgt etwa 500 000 Tonnen. Ähnlich wie in Köln verraten neben dem Stephansdome zahlreiche andere Bauten das Alter der Blüte Wiens, seinen modernen Aufschwung als Weltstadt giebt aber vor allen Dingen die „Ringstraße" mit ihren Prachtbauten kund, die an Glanz auch die Pariser Boulevards bedeutend übertrifft. Über den Donaukanal führen 9, über die eigentliche Donau 6 Brücken.

S c h ö n b r u n n und L a x e n b u r g sind durch ihre Lustschlösser, N u ß d o r f, G u m p o l d s k i r c h e n, M a i l b e r g und V ö s l a u durch ihren Weinbau, B a d e n durch seine Schwefelquellen, S c h w e c h a t durch seine B r a u e r e i und H a i n s b u r g durch seine großartige Tabakfabrik von Bedeutung. —

Wiener-Neustadt (22 000 E.) ist wichtig durch seinen Gartenbau und durch seine Industrie in Maschinen, Metallwaren, Zucker rc.

§ 192. 2. Das Erzherzogtum Oberöstreich („ob der Enns"), 12 000 qkm (218 Q.M.) und 761 000 E., ist fast ausschließlich Bergland, im Süden von den gewaltigen Felsmassen der östreichischen Kalkalpen (den Salzkammergut-Alpen mit dem Dachstein rc.) und ihren Ausläufern und im Norden von den Fortsetzungen des Böhmer und Greiner Waldes erfüllt. Die Getreideproduktion ist namentlich in den Thälern der Donau, Traun und Enns bedeutend, außerdem ist die Provinz aber auch durch ihren Holz- und Salzreichtum sowie durch ihre Eisenindustrie wichtig. Der Handel und Verkehr ist zwar weniger entwickelt als in dem günstiger gelegenen Niederöstreich, immerhin ist er aber in der Richtung der genannten Flußthäler durch Schifffahrt, Flößerei und Eisenbahnen beträchtlich.

Linz (36 000 E.) liegt an dem rechten Ufer der Donau und an dem Punkte, wo die natürlichen Hauptstraßen aus Salzburg (das Traun-Thal) und aus dem Moldaugebiete den Strom kreuzen, und ist dadurch seit alten Zeiten eine strategisch und kommerziell wichtige Stadt. Ihr Handel bezieht sich besonders auf Holz, Salz, Eisen und Industrie-Artikel, ihre Industrie auf Wollen- und Baumwollengewebe sowie auf Schiffsbau. — Steier (17 000 E.), an der Enns, ist durch seine Eisen- und Stahlindustrie sowie durch seine Gewehrfabrikation bedeutend; Gmunden durch seinen Salzhandel, Ischl (Badeort) durch seine Salzquelle und Hallstadt durch seinen Steinsalzbergbau, alle drei im Thale der Traun gelegen. —

§ 193. 3. Das Herzogtum Salzburg, 7160 qkm (130 Q.M.) und 164 000 E., ist zum größten Teile wildes Gebirgsland, voll von großartigen Naturschönheiten (Seen, Wasserfälle rc.), aber steril, mit feuchtem und rauhem Klima. Hügeliges Ackerland findet sich in ausgedehnterem Maßstabe nur im Norden, und die geringe Produktion des Landes erstreckt sich vorzugsweise nur auf Wald- und Sennwirtschaft sowie auf Salzgewinnung. Der Verkehr ist durch diese Umstände nur bezüglich der Personen lebhaft, nicht aber bezüglich der Güter.

Salzburg (23 000 E.), am Austritte der Salzach aus den Alpen malerisch gelegen, genießt durch seine leichteren Kommunikationen mit Baiern und Oberöstreich wie mit den großen Alpenthälern der Enns und Salzach besonders den Vorteil eines lebhaften Fremdenverkehrs, wie es dadurch auch Residenz eines geistlichen Fürsten und Eisenbahnkreuzungspunkt geworden ist. — Hallein, an der Salzach, ist berühmt durch seine Saline; Gastein durch seine Heilquellen.

§ 194. 4. Das Herzogtum Steiermark, 22 450 qkm (408 Q.M.) und 1,212 000 E., ist ebenfalls vorwiegend Alpenland, die fruchtbaren Thallandschaften nehmen daselbst aber (namentlich im Osten) einen größeren Raum ein, als in Salzburg. Die Produktion ist eine reiche namentlich durch Bergbau (auf Eisen, Kupfer, Salz, Braunkohlen rc.), Waldbestand, Viehzucht und Wein- und Obstkultur. Der Handel und Verkehr, sowie die Industrie wird außerdem durch die Lage des Landes zwischen Niederöstreich und Triest, sowie durch die eigentümliche Gestaltung des Mur- (und Mürz-) Drauthals begünstigt.

Graz (93 000 E.) liegt sehr malerisch an der Mur, dort wo deren Thal sich zu erweitern beginnt, und zugleich in der Mitte der großen Heerstraße vom Semmering und Wien her nach Triest. Durch das Murthal, das sich im Süden von Graz ostwärts wendet, und durch das Raabthal, das hier nur durch niedere Bergrücken von dem Murthale getrennt ist, sind auch seine Kommunikationen nach Ungarn hin leichte, während andererseits durch reiche Lager von Braunkohlen und Erzen in der Nachbarschaft sowie durch bedeutende Wasserkräfte seine Industrie begünstigt wird. Außer einem wichtigen Mittelpunkte des geistigen Lebens (durch seine Universität) ist Graz durch diese Umstände aus einer starken Festung und aus einem Lieblingsaufenthalte von Pensionären neuerdings auch eine beträchtliche Industrie- und Handelsstadt geworden, namentlich hinsichtlich der Maschinen- und Eisen-, sowie hinsichtlich der Woll- und Seidenbranche. — Bruck, an der Mur und Mürz (Semmeringbahn), ist als Eisenbahnkreuzungspunkt, Leoben, Vordernberg; Eisenerz, Maria-Zell und Judenburg sind durch Bergbau auf Eisen, Eisenverhüttung und Eisenverarbeitung, ersteres und letzteres sowie auch Köflach außerdem auch durch Braunkohlengruben ausgezeichnet. Aussee im Salzkammergute besitzt eine große Saline. Marburg (18 000 E.), an der Drau, treibt beträchtlichen Wein- und Obstbau sowie auch Maschinenfabrikation und Holzhandel.

§ 195. 5. Das Herzogtum Krain, 10 000 qkm oder 181 Q.M. und 481 000 E., ist bis auf eine große Thalebene der Save Alpenland, zu einem großen Teile ganz steril (Karst, Julische Alpen), zu einem großen Teile dicht bewaldet. Infolge des milden Klimas erstreckt sich die Produktion außer auf Berg- und Forstprodukte (Quecksilber und Holz), namentlich auch auf Wein. Handel und Verkehr sind nur auf der Eisenbahnlinie Triest-Graz, sowie im Savethale von größerer Lebhaftigkeit.

Laibach (25 000 E.), an der Kreuzung jener Hauptverkehrslinien gelegen, ist der wichtigste Handelsplatz; Idria ist durch seinen Quecksilberbergbau und durch seine Zinnoberindustrie bemerkenswert.

§ 196. 6. Das Küstenland (die Grafschaft Görz mit Gradiska, die Stadt Triest und die Markgrafschaft Istrien), 8000 qkm oder 145 Q.M. und 650 000 E., wird zum größten Teile von den Julischen Alpen und dem Karst eingenommen und ist bis auf die Ebene am Isonzo und bis auf die Quarnerischen Inseln (Veglia, Cherso 2c.) großenteils unfruchtbar. Da das Klima, abgesehen von der rauhen „Bora", sehr mild ist, so erzeugt das Land außer dem Wein und der Seide auch Feigen, Mandeln, Oliven 2c. Der Handel ist durch die Lage des Landes sehr bedeutend, die Industrie nur, soweit sie sich auf das Seewesen bezieht.

Triest (145 000 E.) ist die wichtigste Hafen- und Seehandelsstadt Östreich-Ungarns. Vor Venedig hat es namentlich eine größere Tiefe und eine bequemere Zugänglichkeit seiner Meeresbucht voraus, während die Sicherheit der Schiffe gegen Sturm und Wogen, ebenso wie die bequeme Verbindung mit dem Hinterlande erst durch gewaltige technische Anstrengungen (Molen, Bergstraßen, Tunnel 2c.) geschaffen werden mußte. Es erklärt sich aus diesen Umständen, daß Triest aus einer uralten Römerstadt, die während des ganzen Mittelalters nur eine geringe Bedeutung hatte, zu einem der

wichtigsten Häfen Europas emporgeblüht ist. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt heute etwa 2 Mill. t (etwa so viel als Bremerhafen-Geestemünde) und richtet sich besonders auf England, die Mittelmeerländer (Italien, Griechenland, Levante, Ägypten), Amerika und Indien (durch den Suezkanal). Der Wert der umgesetzten Waren beläuft sich auf 700 Mill. Mark, und die wichtigsten Handelsartikel sind Getreide, Zucker, Kaffee, Petroleum, Olivenöl, Rauchwaren rc. Außerdem ist Triest auch ein wichtiger Bank- und Börsenplatz. Capo d'Istria sowie Pirano besitzen bedeutende Seesalinen. — Rovigno ist durch Wein- und Olivenkultur, sowie durch Sardellenfischerei und Seehandel (Schiffahrtsbewegung 250 000 t) bedeutend; Pola durch seinen Kriegshafen und durch seine Marine-Etablissements. Zahlreiche Denkmäler aus der Römerzeit erinnern in der letztgenannten Stadt daran, daß sie dieselbe Rolle bereits im Altertume gespielt hat. Als Handelshafen ist sie infolge ungünstiger Verbindung mit dem Binnenlande von geringer Bedeutung. Lussin Piccolo, auf der Insel Lussin, mit vorzüglichem Hafen, ist beträchtlich durch Schiffsbau und Küstenhandel. — Aquileja, das zur Zeit des Augustus der Haupthandelsplatz im nördlichen Ende des Adriatischen Meeres war, ist durch Attilas Zerstörungszug und durch die Veränderung des Isonzolaufes vollkommen verödet. — Görz (19 000 E.) blüht durch Weinbau, Olivenkultur und Seidenraupenzucht sowie durch Seiden- und Baumwollenindustrie.

§ 197. 7. **Das Herzogtum Kärnten** (10 370 qkm oder 188 Q.M. und 349 000 E.) ist größtenteils rauhes Alpenland und nur in den Thälern der Drau und Lavant von einer höheren Fruchtbarkeit. Bedeutend ist seine Mineralproduktion (Blei und Eisen) und seine Viehzucht, sowie auch seine Metallindustrie. Durch seine Produktion sowie durch die schiffbare Drau, der entlang eine Haupteisenbahn nach Steiermark und Ungarn sowie nach Tirol führt, und durch seine Lage an der geraden Verkehrslinie von Wien nach Italien ist sein Handel und Verkehr ziemlich lebhaft.

Klagenfurt (17 000 E.), unweit des Wörther Sees, mit dem es durch einen schiffbaren Kanal verbunden ist, und an der Glan, die im Vereine mit dem Gurk die günstigste Verkehrslinie nach Steiermark und Östreich bildet, besitzt beträchtliche Bleiweiß-, Tuch-, Leder- und Maschinenindustrie und treibt Handel in Landesprodukten und Metallen. — Hüttenberg, Wolfsberg und Prävali besitzen bedeutende Eisenfundstätten und Eisenhütten, die mit den steirischen rivalisieren. — Villach, an der Drau, ist der wichtigste Eisenbahnkreuzungspunkt des Landes, namentlich durch Handel mit Landesprodukten und Metallen sowie durch Bleiverarbeitung ausgezeichnet. Bleiberg besitzt die wichtigsten Bleiminen der gesamten Monarchie.

§ 198. 8. **Die gefürstete Grafschaft Tirol mit Vorarlberg** (29 330 qkm oder 533 Q.M. und 912 000 E.) ist durchaus großartiges, vielfach vergletschertes und steriles Alpenland, das nur in den Thälern des Rhein, Lech, Inn, der Sarca, Etsch und Brenta rc. den Anbau gestattet. Viehzucht und Sennwirtschaft sind deshalb neben der Forstkultur die wichtigsten Nahrungszweige der Bevölkerung. In den südlichen Thälern, die bereits ein vollkommen italienisches Klima haben, gedeihen außerdem auch Wein, Oliven,

Feigen, Mandeln, Maulbeerbäume ꝛc. Der Handel ist namentlich durch die Brennerbahn und durch die Lage zwischen Deutschland und Italien von Bedeutung, und derselbe wird sich durch die im Bau begriffene Arlbergbahn voraussichtlich noch beträchtlich steigern.

Innsbruck (19 000 E.), an der Einmündung der Brennerstraße und Brennerbahn (des Sillthales) in das Innthal, hat als natürlicher Haupt-Straßenkreuzungspunkt des Landes eine hohe Bedeutung in geistiger (Universität) wie in kommerzieller Beziehung. Seine Industrie erstreckt sich auf Baumwollenspinnerei, Glasmalerei ꝛc., sein Handel auf Landesprodukte, Manufakturwaren ꝛc. — Hall besitzt ein bedeutendes Salzbergwerk; Schwatz Eisengruben. Brixen liegt in der Nähe von der Vereinigung der Brenner- und Pusterthalbahn. Botzen, an der Vereinigung des Etsch- und Eisackthales, ist durch diese Lage sowie durch die reichen Weinberge und Obstpflanzungen seiner Nachbarschaft eine der blühendsten Handelsstädte (mit Messen). Der klimatische Kurort Meran ist auch durch seine Traubenkultur berühmt. — Trient (19 000 E.), in reich angebauter Thalgegend der Etsch, ist bedeutend durch Wein- und Seidenraupenkultur, sowie auch durch Seidenindustrie und Grenzhandel mit Italien. — Roveredo ist der Hauptsitz der tiroler Seidenindustrie. — Bregenz ist der östreichische Bodenseehafen, der lebhaften Handel (in Getreide, Vieh, Holz ꝛc.) mit der Schweiz und Deutschland treibt und der außerdem einige Baumwollen- und Gold- und Silberindustrie aufweist. Durch Baumwollenindustrie und Färberei sind auch Dornbirn und Bludenz beträchtlich, durch Holzindustrie Feldkirch, wie Vorarlberg überhaupt der industriöseste Teil der Provinz ist.

§ 199. 9. Das Königreich Böhmen, 51 960 qkm oder 943 Q.M. und 5,557 000 E.), ist zum größten Teile Berg- und Hügelland und fällt, abweichend von den meisten anderen Kronländern, fast ganz in das Gebiet der Elbe (Moldau). Hinsichtlich der Naturprodukte ist Böhmen ohne Zweifel das reichste unter den östreichischen Kronländern, da es sowohl an Holz und Getreide, Hopfen und Obst, als auch an Pferden und Wollschafen, an Blei, Silber, Eisen, Zinn und Kohlen so bedeutende Mengen erzeugt, daß es damit viel mehr als seinen Bedarf deckt. Daher und weil es die besten Verbindungen mit Deutschland besitzt, ist es auch das erste Land bezüglich der Industrie, die sich namentlich in dem Norden (in Deutsch-Böhmen) konzentriert. Der Handel und Verkehr ist durch die angegebenen Verhältnisse und durch das gut ausgebaute Eisenbahnnetz, das wieder im Norden die größte Dichtigkeit besitzt, ein außerordentlich lebhafter. Der nationale Hader zwischen Czechen (60% der Bevölkerung) und Deutschen (40%) hat die wirtschaftliche Entwickelung des Landes infolge der hohen Gunst der Natur also nur wenig hemmen können.

Prag (160 000 E.), zu beiden Seiten der schiffbaren Moldau und nahezu in der Mitte des Landes gelegen, ist der Hauptkreuzungspunkt der natürlichen Verkehrsstraßen Böhmens. Die Thäler der Moldau, der Beraun, der oberen Elbe, der Iser und der Sazawa streben sämtlich auf diesen Punkt zu und zeichneten den Kunststraßen wie den Eisenbahnen ihre Richtung auf Prag vor. Infolgedessen ist die politische und geistige Bedeutung der Stadt — als Landeshauptstadt, Universitätsstadt und Erzbischofs-

sitz — ebenso wie die kommerzielle von uralten Zeiten her eine sehr hohe. Wie es immer ein Hauptschauplatz der geschichtlichen Ereignisse Centraleuropas gewesen ist, so war es auch immer der Hauptkonzentrationspunkt des böhmischen Binnenhandels. Die Aufschließung der Kohlenlager des benachbarten Kladno hat auch seine Industrie in neuerer Zeit zu einer mächtigen Entfaltung gebracht. Namentlich ist die Maschinen-, Baumwollendruck-, Leder- (Handschuh-), Bier- und Zuckerfabrikation in den Vorstädten Karolinenthal und Smichow bedeutend. Der Handel erstreckt sich auf den Vertrieb der Industrieartikel ebensowie auf Eisen, Wolle, Glas und auf die verschiedenen Landesprodukte Böhmens. Die nationale Spaltung der Bevölkerung (etwa 80 % sind Czechen und nicht ganz 20 % Deutsche) hat die Blüte der Stadt zwar teilweise zu hemmen, niemals aber zu zerstören vermocht. — Kladno ist durch seinen Steinkohlenbergbau und durch seine Eisengießerei bedeutend; ähnlich auch Rakonitz und Schlan; Melnik an der Vereinigung von Elbe und Moldau sowie auch Cernosek an der Elbe dagegen durch ihren Weinbau. Leitmeritz, in äußerst fruchtbarer Obst- und Getreidegegend, treibt Bierfabrikation, Handel in Landesprodukten und ist Ausgangspunkt der regelmäßigen Dampfschiffahrten auf der Oberelbe. — Außig (17 000 E.), an der Einmündung des Teplitzer Beckens in das Elbthal gelegen, ist wichtiger Straßen- und Eisenbahnkreuzungspunkt und außerdem beträchtlich durch Elbschiffahrt, Chemikalien-, Maschinen-, Baumwollenindustrie und Schiffsbau. Teplitz (16 000 E.), Karlsbad (10 000 E.), Franzensbad und Marienbad sind die berühmtesten Badeorte Nordböhmens, die beiden erstgenannten zugleich mit wichtigen Braunkohlenbergwerken und infolgedessen mit beträchtlicher Industriethätigkeit in ihrer Nachbarschaft (in und bei Teplitz Baumwollenindustrie, bei Karlsbad berühmte Porzellan- und Steingutfabrikation ꝛc.). — Eger (15 000 E.), an dem gleichnamigen Flusse und an der Vereinigung der Pässe aus Sachsen, Thüringen und Nordbaiern gelegen, hat seine strategische Bedeutung (Wallenstein!) gänzlich von seiner kommerziellen und industriellen — als Eisenbahnknotenpunkt und Eisen- und Maschinenfabrikstadt — in den Schatten stellen lassen. — Saaz, an der Eger, ist wichtig durch Hopfenbau, Hopfenhandel und Bierbrauerei. — Von Pilsen (38 000 E.) gilt dasselbe, nur ist dieses durch seine Lage an der Vereinigung von mehreren Flußthälern (der Mies, Radbusa ꝛc.) zugleich auch einer der wichtigsten Straßen- und Eisenbahnknotenpunkte, und außerdem hat es auch durch die Nacharschaft ergiebiger Eisen- und Steinkohlengruben eine sehr bedeutende und mannigfaltige Industrie auch in anderen Zweigen (Maschinen- und Gewebsindustrie ꝛc.) — Prschibram hat in seiner Nähe die bedeutendsten Silberbergwerke der gesamten Monarchie. — Budweis (23 000 E.) liegt an dem Ausgangspunkte der Moldauschiffahrt und beschäftigt sich außer mit Holzhandel namentlich mit Bleistift-, Steingut- und Chemikalienfabrikation ꝛc. — Kuttenberg (14 000 E.) ist wichtig durch seinen uralten Bergbau auf Blei, Silber und Kupfer. — Die kleinen Städtchen Haida, Steinschönau und Gablonz sind Centralpunkte des Handels und der Industrie in Glaswaren; Warnsdorf und Rumburg Hauptplätze der östreichischen Leinenindustrie und des Leinwandhandels; ähnlich auch Trautenau, das vor einem der wichtigsten Sudetenpässe liegt.

Turnau fabriziert unechte Edelsteine, die es namentlich nach dem Oriente vertreibt. — Reichenberg (27 000 E.) liegt an der Lausitzer Neiße und damit zugleich an einer natürlichen Hauptpforte aus Böhmen nach Norddeutschland und ist neben Brünn die bedeutendste Tuch- und Wollwaren-Fabrikstadt Östreich-Ungarns. — Die historisch denkwürdige Festung Königsgrätz verfertigt vorzügliche musikalische Instrumente. —

§ 200. 10. **Die Markgrafschaft Mähren** (22 230 qkm oder 404 Q.M. und 2,152 000 E.), ist ähnlich wie Böhmen vorzugsweise Berg- und Hügelland und wird von der March mit ihren Nebenflüssen (Thaya mit Schwarzawa ꝛc.) bewässert. Das Land produziert außer Getreide, Holz, Flachs und außer Pferden und Wollschafen auch beträchtliche Mengen von Steinkohle und Eisen, und infolgedessen ist es neben Böhmen und Niederöstreich als die bedeutendste Industrieprovinz der Monarchie zu bezeichnen. Der Handel ist durch die günstigen Produktionsverhältnisse und durch die Lage zwischen Wien und Nordost-Deutschland sehr bedeutend. 3/4 der Bevölkerung sind Czechen und 1/4 Deutsche, letztere wohnen aber namentlich in den größeren Städten und haben auf diese Weise den größten Teil des Handels und der Industrie in ihrer Hand.

Brünn (92 000 E.) liegt in fruchtbarer Gegend, an der Vereinigung der Zwittawa und Schwarzawa und nahe bei einem bedeutenden Steinkohlenlager. Durch die Ausbeutung des letzteren ganz besonders ist es neuerdings eine der wichtigsten Industriestädte der Monarchie geworden, die durch ihre Wollwaren- und Tuchindustrie, aber auch durch ihre Lederindustrie und durch ihren Handel in Wolle und Landesprodukten ausgezeichnet ist. — Znaim, an der Thaya, treibt Wein- und Obstbau, Iglau (22 000 E.), der Mittelpunkt einer rührigen deutschen Sprachinsel, und ebenso Proßnitz (19 000 E.), der Hauptort der fruchtbarsten Landschaft Mährens (der sogenannten Hana), sind durch Tuch- und Wollwarenindustrie sowie durch Landesproduktenhandel von Bedeutung; Sternberg durch Baumwollen- und Leinenindustrie. — Olmütz (20 000 E.), an der March und an dem Vereinigungspunkte der natürlichen Straßen aus Nordböhmen und aus Schlesien, ist als Festung wie als Eisenbahnknotenpunkt und Handelsplatz (durch große Viehmärkte) bemerkenswert.

§ 201. 11. **Das Herzogtum Schlesien** (5150 qkm oder 93 Q.M. und 566 000 E.) besteht aus zwei getrennten Stücken, die beide sehr gebirgig und wenig fruchtbar, aber reich an Steinkohlen, Eisen und Holz und außerordentlich industriös sind. Der Handel und Verkehr ist durch die Lage an der deutsch-polnischen Grenze, an der Mährischen Pforte und an dem Jablunka-Passe sehr beträchtlich.

Troppau (19 000 E.), an der Oppa und an der deutschen Grenze sowie in der Nachbarschaft eines bedeutenden Steinkohlenlagers, ist wichtig durch Tuchindustrie sowie durch Landesprodukten- und Speditionshandel. — Freudenthal, Freiwaldau und Jägerndorf beschäftigen sich mit Leinweberei, Bielitz und Teschen mit Tuchfabrikation. In der Nähe von Teschen finden sich auch große Eisenwerke, und Bielitz ist noch durch Salzhandel (aus Galizien) bedeutend.

§ 202. 12. **Das Königreich Galizien** (78 500 qkm oder 1425 Q.M. und 5,953 000 E.), nimmt die fruchtbaren Terrassenlandschaften an dem

Nordabhange des Ungarischen Hochlandes und des Karpatenwaldes und die sumpfigen Niederungen an dem oberen Laufe der Weichsel und des Dnjester ein. Das Land erzeugt trotz der mangelhaften Bewirtschaftung gewaltige Mengen von Getreide, Flachs, Hanf und Holz, außerdem aber auch gute Pferde, Rinder, Salz, Kohlen und Petroleum. Die Industrie ist wenig entwickelt, der Handel aber durch die reiche Naturproduktion beträchtlich. Die Bevölkerung ist in Polen (45%), Ruthenen (45%) und Juden (10%) gespalten und wenig gebildet.

Lemberg (108 000 E.), die viertgrößte Stadt der Monarchie, liegt in einem Thalkessel des galizischen Terrassenlandes nahe der Landesmitte und an der alten Heerstraße von der Ostsee nach dem Schwarzen Meere. Wie es durch diese Umstände politischer und geistiger Mittelpunkt des Landes ist (Landeshauptstadt, Erzbischofssitz, Universitätsstadt 2c.), so ist es dadurch auch der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt und der bedeutendste Platz für Landesprodukten- und Wollhandel sowie für Maschinen- und Chemikalienindustrie, Petroleumraffinerie 2c. — Durch Speditions- und Grenzhandel mit Rußland ist bedeutender der Freihandelsplatz Brody (c. 20 000 E.), an der russischen Grenze. — Tarnopol (c. 20 000 E.) liegt inmitten der Hauptkornkammer Galiziens und hat wichtige Getreide- und Pferdemärkte. — Drohobicz, Sambor, Bochnia und Wieliczka sind durch ihre Steinsalzlager bekannt, im Süden dieser Städte, in den Karpatenthälern, finden sich auch die Petroleumquellen des Landes. — Krakau (61 000 E.), die ehemalige Hauptstadt Polens, blüht nach langem Sinken durch lebhafte Handelsthätigkeit in Getreide, Wolle, Salz 2c. und durch Industrie in Leder- und Wollwaren 2c. neuerdings wieder auf. — Biala bei Bielitz ist wichtig durch Speditions- und Transithandel sowie durch Wollindustrie. —

13. **Das Herzogtum Bukowina** (10 450 qkm oder 190 Q.M. und 570 000 E.), ist vorzugsweise Bergland, reich bewaldet und fruchtbar, aber ohne eine höher entwickelte Industrie und ohne lebhafteren Handel.

Czernowitz (31 000 E.), am Pruth, hat eine deutsche Universität und ist als Station der Eisenbahn von Lemberg nach Galatz und Odessa zugleich der bedeutendste Handelsplatz des Landes.

§ 203. 14. Das Königreich Dalmatien (13 800 qkm oder 232 Q.M. und 474 000 E.) ist größtenteils wild zerklüftetes, unfruchtbares Gebirgsland, das nur in seinen Thalgegenden durch Wein, Oliven und Südfrüchte produktiv ist. Während die Industrie kaum nennenswert ist, so ist der Handel und Verkehr durch die ausgedehnte Küste verhältnismäßig beträchtlich. Landeinwärts wurde er bisher durch eine Art von Karawanen getrieben. In den Städten ist die Bevölkerung vorwiegend italienisch.

Zara, die Landeshauptstadt, besitzt einen schönen und geräumigen Hafen, fabriziert Liköre (Maraschino und Rosoglio) und vertreibt dieselben, ebensowie Öl, Früchte, Fische 2c. — Sebenico hat ebenfalls einen guten Hafen und daneben auch eine verhältnismäßig leichte Kommunikation (durch das Kerkathal) nach Bosnien und Kroatien. Spalato, die alte Kaiserresidenz Diocletians, ist zunächst noch der wichtigste Hafen- und Handelsplatz Dalmatiens. Die Haupthandelsartikel sind dieselben wie in Zara; so auch in Ragusa,

dem wichtigsten Ausgangspunkte der Karawanen nach Bosnien. Cattaro, mit prächtigem Hafen, ist nur für den Handel mit Montenegro von Belang. — Die Bewohner der dalmatischen Inseln (Curzola, Lesina, Brazza, Lissa rc.) treiben beträchtlichen Fischfang sowie Wein-, Oliven- und Südfruchtkultur.

B. Die Länder der ungarischen Krone

umfassen 324 000 qkm oder 5881 Q.M. und 15,611 000 E.

§ 204. 1. Das Königreich Ungarn ist teils von dem Gebirgslande der Karpaten (vom Ungarischen Hochlande und von dem Karpatenwalde) und des Bakonyer Waldes, teils von dem Donautieflande eingenommen. Das Klima ist bedeutend kontinentaler als in Östreich, heißer im Sommer und kälter im Winter, zugleich aber auch trockener, womit zum Teil der eigentümliche Charakter der ungarischen Ströme (ihre Überschwemmungen, Eisgänge, Versumpfungen rc.) und die eigentümliche Produktion des Landes, namentlich aber auch das häufige Mißraten der Ernten, zusammenhängt. Die Naturproduktion ist eine außerordentlich reiche, besonders in Getreide, Wein, Tabak, Hanf, Holz, Pferden, Rindern, Schafen, Schweinen, Kupfer, Silber und Kochsalz. Nur die Kohlenproduktion ist unbedeutend, und hieraus ist zum Teil die geringe Entwickelung der ungarischen Industrie zu erklären. Der Handel ist durch den Überfluß an Naturprodukten und durch das starke Bedürfniß von Industrieartikeln namentlich in der Richtung auf Cisleithanien und Deutschland sehr lebhaft. Das Eisenbahnnetz ist trotz der natürlichen Schwierigkeiten (die Gebirge am Rande und die Stein- und Holzarmut im Inneren!) gut entwickelt, weniger gut dagegen das Landstraßennetz. Die ungarischen Flüsse sind zwar der Schiffahrt im allgemeinen günstiger als die östreichischen, der Verkehr auf ihnen wäre aber noch einer sehr beträchtlichen Steigerung fähig. Die Beseitigung der Felsschwellen des Eisernen Thores vor allen Dingen könnte wesentlich zur Hebung der Flußschiffahrt beitragen. — Die gesamte wirtschaftliche Entwickelung ist in Ungarn noch mehr als in Östreich durch die nationale Spaltung in Magyaren (36%), Slawen (31%), Rumänen (17%) und Deutsche (13%) gehemmt worden. Bezüglich der Förderung des Handels- und Verkehrslebens und bezüglich der Entfaltung der gesamten Hilfsquellen des Landes sind auch hier die Deutschen das Hauptelement gewesen.

Buda-Pest (366 000 E.) liegt unterhalb des Donauthores und des Donauknies von Waizen, zu beiden Seiten des mächtigen Stromes, zugleich aber auch unweit der Mitte des eigentlichen Ungarn. Außer seinen heißen Quellen dankt es ähnlich wie Wien der Militärherrschaft der Römer seinen Ursprung, und sein Charakter war auch während des ganzen Mittelalters vorwiegend ein militärischer und politischer, insofern als es den ungarischen Königen als Residenz und den deutschen Kaisern als Stützpunkt ihrer Herrschaft über Ungarn diente. Mit der allmählichen Befestigung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Ungarns kamen aber die angegebenen geographischen Vorteile, die die Stadt zu dem wichtigsten Straßen- und Eisenbahnkreuzungspunkte und zu dem Hauptstapelplatze der Donauschiffahrt machten, mehr und mehr auch in kommerzieller Beziehung zur Geltung. Wie die Stadt im allgemeinen, so ist besonders auch ihr Handel neuerdings in hohem Aufschwunge

begriffen, und große Unglücksfälle, wie die Zerstörung des tiefer liegenden Pest durch die Donauüberschwemmungen (1838) haben ihre Blüte nur vorübergehend gehemmt. Für den Getreide-, Wein-, Ölfrucht-, Vieh- und Wollhandel insbesondere ist Buda-Pest heute ein Platz ersten Ranges, aber auch bezüglich anderer Artikel ist es durch seine großen Messen von hoher Wichtigkeit. Die Industrie der Stadt ist zwar wie diejenige des ganzen Landes noch jung, sie hat sich aber in der Maschinen-, Eisenbahnwagen- und Schiffsbaubranche, sowie noch mehr in der Mehl- und Lederfabrikation, in der Baumwollendruckerei und in verschiedenen Luxusindustriezweigen bereits zu einer beträchtlichen Höhe entfaltet. Als Verkörperung der Handelsblüte der Stadt darf man vor allen Dingen die großartigen Donaubrücken, welche Buda (Ofen) mit Pest verbinden, sowie die gewaltigen Uferbauten, die städtischen Lagerhäuser rc. betrachten. Außer einer Hauptanstalt der östreichisch-ungarischen Bank haben noch zahlreiche andere Bankinstitute in Buda-Pest ihren Sitz. Rings um Ofen wird auf den Vorbergen des Bakonyer Waldes bedeutender Weinbau getrieben (Adlersberg). Stuhlweißenburg (c. 25 000 E.) hat beträchtliche Leder- und Pelzwarenindustrie. — Fünfkirchen (29 000 E.), in äußerst fruchtbarer Gegend, ist wichtig durch Wein-, Obst-, Tabak- und Steinkohlenproduktion. Mohacs, ein historisch denkwürdiger Donauübergangspunkt, ist Verschiffungsplatz der Fünfkirchener Kohlen. Villany im Süden des Fünfkirchener Berglandes, sowie Schomlau an dem Bakonyer Walde sind berühmt durch ihren Weinbau. — Waizen, sowie der Erzbischofssitz Gran, an der Donau, sind ebenfalls durch Weinbau ausgezeichnet. Die Festung Komórn in der äußersten Ostecke der Insel Schütt, in deren Umgegend wieder ein berühmter Wein gedeiht (Neßmélyer), treibt beträchtlichen Handel in Wein, Getreide und Holz. — Raab (21 000 E.), an dem Einflusse der Raab in die Kleine Donau, ist durch Getreide- und Viehhandel wichtig; ebenso Oedenburg (22 000 E.), in dessen Umgegend aber zugleich auch wieder sehr bedeutender Obst- und Weinbau getrieben wird (Rußter). — Preßburg (48 000 E.), an der Donau und an der westlichen Hauptausgangspforte aus Ungarn gelegen, eine der ältesten Städte des Landes, ist der wichtigste Vermittler des Handels und Verkehrs zwischen den beiden Reichshälften und als solcher ganz besonders durch Speditionshandel ausgezeichnet. Die Industriethätigkeit ist im Einklange mit dem deutschen Charakter der Stadt eine sehr mannigfaltige (in Tuch, Papier, Leder rc.). In der Umgegend ist der Weinbau beträchtlich (St. Georgen); ebenso auch bei Tyrnau, Neutra und Neustadtl. — Kremnitz und Schemnitz sind die Hauptorte für den Bergbau auf Silber, Gold, Blei und Eisen. — Neusohl, an der Gran, sowie auch Schmöllnitz und Göllnitz sind wichtig durch Kupfer und Eisenbergbau. — Durch ihre Lage vor den belebtesten Karpatenpässen nach Galizien sind als Handelsstädte in Getreide, Holz, Wein rc. von Bedeutung Kaschau (26 000 E.) und Eperies. Tokaj, am Fuß der Hegyallya und an der Theiß, und Erlau (21 000 E.), an der Matra, sind weltberühmt durch ihren Weinbau, aber auch Miskolcz, Szanto rc. sind dadurch wichtig. — In der oberen Theißgegend bei Marmaros-Szigeth wird bedeutender Bergbau auf Steinsalz (Szlatina, Ronaszék) sowie auch auf Blei, Silber und Gold (Nagy-Banya und Felsö-Banya) getrieben. — Sathmár-Némethy (20 000 E.), an der Szamos,

und Nagy Károly sind wichtige Märkte für Landesprodukte. — Debreczin (53 000 E.), eine echt ungarische, dorfähnliche Stadt im Centrum der wasserarmen Heidegegend zwischen der Theiß und dem Siebenbürgischen Hochlande, entfaltet eine rege Industriethätigkeit in Wollengeweben, Pelzen, Leder, Seife und Thonpfeifen und ist nächst Ofen-Pest die bedeutendste Handelsstadt Ungarns, deren Verkehr durch die gewonnene Eisenbahnkreuzung noch beträchtlich gestiegen ist. Ihre wichtigsten Handelsartikel sind außer den genannten Industrieerzeugnissen, die zum Teil weithin exportiert werden, Produkte des Ackerbaues und der Viehzucht. — Großwardein (31 000 E.), an der Schnellen Körös und an einer der wichtigsten Ausgangspforten aus dem Siebenbürgischen Hochlande, ist wichtig durch Landesproduktenhandel und Weinbau. — Csaba (33 000 E.) treibt Ackerbau und Viehzucht. — Alt-Arad (37 000 E.), an der Maros und ebenso wie Großwardein vor einer wichtigen Ausgangspforte aus Siebenbürgen gelegen, ist bedeutend durch seinen Handel mit Getreide, Holz, Wein, Tabak &c. In der Nähe finden sich die berühmten Weinberge von Menes. — Szegedin (72 000 E.), nahe bei der Vereinigung der Theiß und Maros, ist durch die Schiffahrt auf beiden Flüssen, sowie durch eine Eisenbahnkreuzung die zweitgrößte Stadt Ungarns, die sich durch eine sehr mannigfaltige Industrie- und Handelsthätigkeit, insbesondere aber durch Sodasiederei und Tabakbau auszeichnet. Von der Zerstörung durch die Theißüberschwemmung (1878) hat es sich verhältnismäßig rasch erholt. — Czongrad und Szolnek (28 000 E.), an der Theiß treiben Schiffahrt und Landesproduktenhandel, und der letztgenannte Ort ist zugleich wichtig als Eisenbahnkreuzungspunkt. — Keczkemet (46 000 E.), ähnlich wie Debreczin eine große dorfähnliche Stadt, ist der Centralpunkt einer ausgedehnten Heide- und Pußtengegend zwischen der Theiß und Donau und als solcher zugleich der Hauptvertriebsplatz der daselbst betriebenen Viehzucht. — Maria-Theresiopol (62 000 E.), ebenfalls in einer ausgedehnten, theilweise sehr fruchtbaren Pußtengegend liegend, treibt bedeutenden Handel mit landwirtschaftlichen Produkten, namentlich ist es aber der wichtigste Pferdemarkt Ungarns. — Baja (20 000 E.), an der Donau, ist vorzugsweise durch Borstenviehhandel, Zombor (25 000 E.), am Nordrande einer ausgezeichneten Ackergegend, durch Getreidehandel bemerkenswert. — Neusatz (c. 20 000 E.) ist nächst Budapest und Preßburg der wichtigste Handelsplatz an der ungarischen Donau, der als ein Hauptvermittler zwischen Wien und dem Oriente dient und besonders durch starken Speditionshandel ausgezeichnet ist. — Becse, Nagy Becskerek und Pancsowa, sämtlich am Rande der reichen Ackergegend des Banat gelegen, sind vor allen Dingen durch Getreidehandel wichtig. — Die Festung Temesvar (34 000 E.), an der Begas und dem Begaskanale, in trocken gelegter Sumpfgegend, ist der militärische und kommerzielle Mittelpunkt des Banats, der namentlich durch die Tüchtigkeit deutscher Kolonisten eine bedeutende Industrie- und Handelsthätigkeit in Seide, Wolle, Getreide &c. aufzuweisen hat. — Versecz (Werschetz), am Fuße des Banater Gebirges, treibt bedeutenden Weinbau; ähnlich auch Weißkirchen, das aber durch die benachbarten großen Kohlenbergwerke von Steierdorf zugleich wichtiger Kohlenvertriebsplatz ist. — Reschitza ist der wichtigste Stahlerzeugungsort Ungarns, mit bedeutenden

Bergwerken in seiner Nähe. — Mehadia ist der berühmteste und besuchteste ungarische Badeort. —

§ 205. 2. Das Großfürstentum Siebenbürgen ist ein von mächtigen Randgebirgen eingeschlossenes Hochland, das zwar durch seine vertikale Erhebung ein wesentlich kühleres Klima hat als Ungarn, das aber dadurch zugleich auch einen viel größeren Betrag an Niederschlägen empfängt und infolgedessen fast allenthalben sehr fruchtbar ist. Seine Produktion erstreckt sich namentlich auf Getreide, Holz, Wein, Pferde, Schafe, Jagdwild, Gold, Silber und Steinsalz. Während seine Industrie unbedeutend ist, charakterisiert sich sein Handel ähnlich wie der gesamte ungarische Handel durch einen starken Abfluß von Naturprodukten und durch einen starken Zufluß von Industrieartikeln. Etwa 60 % der Bevölkerung sind Rumänen und 30 % Magyaren, die höhere wirtschaftliche Entwickelung des Landes ist aber auch hier von den Städten aus durch die Deutschen („Sachsen") eingeleitet worden.

Handelsplätze: Klausenburg (29 000 E.), in fruchtbarer Gegend an der kleinen Szamos und an der Haupteingangspforte aus Ungarn liegend, ist der wichtigste Vertriebsplatz der aus Ungarn und Cisleithanien kommenden Waren, zugleich aber auch der Hauptausgangspunkt des siebenbürgischen Exports von Pferden, Salz, Holz ꝛc. — Bistritz ist eine gewerbfleißige deutsche Stadt. Maros-Vasarhely, sowie Karlsburg liegen an der Maros und treiben bedeutenden Holzhandel. Zwischen beiden findet sich das große Steinsalzlager von Maros-Ujvar, in dem westlich von Karlsburg gelegenen Gebirge aber die wichtigen Erzgruben von Zalathna, Abrudbanya ꝛc. — Kronstadt (c. 30 000 E.) liegt am Fuße der Transsilvanischen Alpen in der Nähe beträchtlicher Kupferbergwerke und an der Vereinigung wichtiger Paßübergänge (von Tömös und Törzburg) nach Rumänien und ist dadurch und durch die deutsche Bevölkerung (60 %) die wichtigste Industrie- und Handelsstadt Siebenbürgens, die namentlich Metall-, Leder- und Zündwaren erzeugt und dieselben zum Teil nach Rumänien vertreibt. — Das kleinere Hermannstadt (20 000 E.), vor dem Rotenurmpasse, ist sein wichtiger Konkurrent, und besonders die Wollwarenindustrie, sowie die Kerzen- und Bierfabrikation ist daselbst am höchsten entwickelt.

§ 206. 3. Das Königreich Kroatien und Slavonien nebst dem Küstenlande (43 450 qkm oder 789 Q.M. und c. 1⅕ Mill. E.) ist vorwiegend Bergland, das als unfruchtbarer Karst steil zum Adriatischen Meere abfällt, während es nach der Sau und noch mehr nach der Drau zu allmählich in ausgedehntes Hügelland und Tiefland übergeht. Das letztere ist mit Ausnahme großer Sumpfstrecken sehr fruchtbar, und daher erzeugt das Land außer großen Mengen von Eichenholz auch viel Getreide, Obst und Wein. Übrigens ist namentlich seine Schweine- und Seidenraupenzucht bemerkenswert. Handel und Industrie sind in höherem Maße nur an der Küste und in der Tokaj, r Donau entwickelt.
an der Makedonische Hauptstadt und Festung Esseg (18 000 E.), oberhalb Szanto ꝛc. der Drau in die Donau gelegen, ist wichtig durch ihren Marmaros-Seide, Vieh, Häuten ꝛc. und treibt daneben auch einige Seiden-Ronaszék) sowie a Bukovar an der Donau. — Semlin, nahe der Ver-Banya) getrieben. –nd Donau, ist von Wichtigkeit für den östreichisch-serbischen

und östreichisch-türkischen Grenzhandel. — Brod spielt eine ähnliche Rolle bezüglich Bosniens. — Varasdin, an der Drau, erzeugt Seide und Wein. — Die kroatische Hauptstadt Agram (28 000 E.) liegt an der Sau, die hier von der Eisenbahn von Pest nach Fiume gekreuzt wird, und wie sie den geistigen Mittelpunkt der südslavischen Bestrebungen bildet (durch die Universität), so konzentriert sich in ihr auch ein beträchtlicher Teil der Industrie und des Handels. Bemerkenswert ist namentlich ihre Seiden- und Porzellanindustrie. — Sisek ist durch die hierselbst beginnende Schiffbarkeit der Sau von Bedeutung; Karlstadt, an der Kulpa und an der Pest-Fiumer Eisenbahn, durch Faßdaubenerzeugung, Holzhandel 2c. — Fiume (c. 15 000 E.), an dem Nordende des Quarnero-Golfes, teilt die Vorteile aber auch zugleich die Schwierigkeiten bezüglich des Handels und Verkehrs mit Triest und hat es bis jetzt — namentlich durch die geringe wirtschaftliche Entwickelung des nächstgelegenen Hinterlandes — zu einer höheren Bedeutung noch nicht gebracht, obgleich man in Ungarn eifrig bemüht ist, es durch Hafenbauten und andere Maßregeln zu einem Hauptemporium des ungarischen Handels zu machen. Die Schiffahrtsbewegung beträgt nicht ganz 300 000 t, also nur etwa 1/8 derjenigen von Triest, der Wert seines Handels sogar nur 30 Mill. Mark oder 1/23 des Triester. Die Industrie der Stadt erstreckt sich auf Schiffsbau und Seilerei sowie auf Papier- und Rosogliofabrikation.

C. Bosnien und Herzegowina.

§ 207. Diese nominell zum türkischen Reiche gehörige Provinz (52 102 qkm oder 946 Q.M. und 1,158 000 E.) besteht fast ausschließlich aus Gebirgsland, das reich ist an Wald, Weiden, Obst und Mineralschätzen. Die bedeutende Kulturfähigkeit des Landes hat indes unter dem türkischen Regimente vielfach ganz brach gelegen, und nur die Viehzucht war bisher ziemlich gut entwickelt. Das Verkehrswesen des Landes ist im höchsten Grade verwahrlost, und die östreichische Verwaltung wird ganz besonders in dieser Richtung eine große Energie entfalten müssen, um die Zustände zu bessern und die guten Produktionskräfte des Landes dadurch zu entfesseln. Die Bevölkerung des Landes ist hinsichtlich ihrer Religion in orthodoxe Christen (44%), Muhamedaner (38%) und Katholiken (16%) gespalten.

Serajewo (22 000 E.) liegt in einer Thalweitung der Bosna und nahe der Mitte des Landes. Es ist der Hauptstraßenkreuzungspunkt und und zugleich der Endpunkt der Haupteisenbahn. Seine Industrie ist nicht unbeträchtlich in Waffen, Eisen-, Woll- und Lederwaren. — Banjaluka sowie Zwornik treiben Holzhandel; Fotscha sowie Mostar Waffen- und Messerfabrikation.

5. Die Schweiz.

§ 208. **Natur des Landes.** Das Areal der Schweizer Republik (748 Q.M. oder etwa 41 000 qkm) ist bedeutender als dasjenige Belgiens oder Hollands, die Bevölkerung derselben aber ist bei weitem nicht so groß (2,846 000 E.) und vor allen Dingen bei weitem nicht so dicht (3800 auf 1 Q.M.) wie in jenen Staaten.

Neben Serbien ist die Schweiz der einzige selbständige Staat Europas, dem die Meeresküste vollkommen fehlt, und der deshalb bezüglich seines Handels- und Verkehrslebens ausschließlich auf die Landkommunikation angewiesen ist.

Seine Lage inmitten von vier europäischen Großmachtsstaaten (Deutschland, Östreich-Ungarn, Italien und Frankreich) könnte seine politische und wirtschaftliche Selbständigkeit leicht in irgend einer Weise gefährden, wenn ihm nicht (ähnlich wie Belgien und Holland) durch die wechselseitige Eifersucht der großen Nachbarn auf dem Wiener Kongresse die Unabhängigkeit und Unverletzlichkeit seines Gebietes und damit zugleich die volle Freiheit in allen wirtschaftlichen Angelegenheiten gewährleistet worden wäre. Für den Handel und Verkehr ist diese Lage aber insofern eine sehr günstige, als die Schweiz dadurch das wichtige Übergangsland zwischen vier Ländern bildet, die durch ihre Kultur sowie durch ihre Produktion und durch ihren Handel zu den ersten Ländern der Erde zählen, und die durch ihre Bedürfnisse wie durch ihre Erzeugnisse die Handelsbewegung der Schweiz außerordentlich begünstigen. Von Östreich, Italien und teilweise auch von Frankreich wird sie freilich durch die mächtigen Kämme der Rhätischen, Lepontischen und Walliser Alpen getrennt, die sämtlich durch eine geringe Schartung und durch eine große Armut an bequemen Paßübergängen ausgezeichnet sind, und die auf diese Weise der Anlage von Kunststraßen und Eisenbahnen ungeheure Schwierigkeiten boten. Der Arlbergpaß (1798 m), der Fluelapaß (2405 m), der Albulapaß (2313 m) und der Julierpaß (2287 m) sind die Hauptausgänge der Schweiz nach Östreich; der Paß über die Bernina (2334 m), die Maloggia (1811 m), den Splügen (2117 m), den St. Bernhardin (2063 m), den Lukmanier (1917 m), den Gotthard (2092 m), den Simplon (2010 m) und den Großen St. Bernhard (2472 m, nur Saumpfad) diejenigen nach Italien; der Col de Balme und der Col de Trient diejenigen in das französische Alpenland. Die Parallelketten des Juragebirges trennen die Schweiz in ziemlich strenger Weise auch von dem übrigen Frankreich, und trotz der geringen Höhe ist auch dieses Gebirge nicht gerade bequem zu überschreiten. Die besten Übergänge bilden das Rhonethal (die Enge des Fort de l'Ecluse), der Col de la Faucille, der Paß von Valorbe, der Paß von Valtravers, der Paß durch den Mont Terrible und die Burgundische Pforte. Am freiesten ist die Verbindung der Schweiz mit Deutschland, wie ja auch etwa ²/₃ des Schweizer Territoriums dem Gebiete des Rheins zufällt. Der Rhein und der Bodensee, welche zumeist die politische Grenze gegen Deutschland bilden, müssen ihrer Natur nach eher als Bindeglieder zwischen den beiden Ländern, als als trennende Schranken angesehen werden, und die wirtschaftlichen Interessen der Schweiz sind dadurch auf das innigste mit denjenigen Deutschlands verflochten, wie ja auch ihr Volk in Sitte, Kultur und Sprache mit dem deutschen Volke mehr verwandt ist als mit dem französischen oder italienischen.

§ 209. Reichlich $^3/_5$ des Landes fallen in das Bereich des Hochgebirges, ziemlich $^2/_5$ auf das Hügelland der Schweizer Hochfläche und auf das Juragebirge. Der gewaltigste und am vollkommensten vergletscherte Bergzug des gesamten Alpengebirges, die Penninischen oder Walliser Alpen, mit dem Monte Rosa (4640 m), dem Grabhorn (4560 m), dem

Matterhorn (4516 m) ꝛc.; der kaum weniger gewaltige und ebenfalls fast vollkommen mit einem Eispanzer bedeckte Zug der Berner Alpen mit dem Finsteraarhorn (4275 m), dem Aletschhorn (4182 m), der Jungfrau (4167 m); die Lepontischen Alpen mit den mächtigen Bergstöcken des Gotthard und der Adula; die Rhätischen Alpen endlich mit der Bernina (4052 m), der Albula, der Scaletta, der Selvretta ꝛc.; diese Züge vor allen Dingen schließen alle die Schrecken und Schönheiten des Alpengebirges in sich und lassen die Schweiz als das Alpenland schlechthin erscheinen. Diese Alpenzüge sind es aber auch, die der Produktion und dem Verkehrsleben der Schweiz die gewaltigsten Hindernisse bereiten, nicht nur insofern als sie selbst zu einem großen Teile absolut unproduktiv und nur unter großen Anstrengungen zu übersteigen sind, sondern auch insofern als sie durch Lawinen, Bergstürze und Wildwasser dem Bewohner der Thäler ebenso wie dem Reisenden Gefahren und Schaden stiften. Produktiv sind die Hochgebirgsregionen dieser Züge fast nur durch die Alpenmatten, die neben den Rinder- und Ziegenheerden auch die Gemsen, das wichtigste Jagdwild der Schweiz, nähren. Außer den bereits genannten Paßübergängen wird der Verkehr in der Zone des Hochgebirges nur durch wenige tiefeingeschnittene Flußthäler (der Rhone, des Rheins, der Aar, des Ticino ꝛc.) begünstigt. Als Paßübergänge aus einem Thale in das andere sind bezüglich des binnenländischen Verkehrs namentlich noch der Gemmi- und Grimselpaß sowie der Furca- und Oberalppaß zu erwähnen. — Die Freiburger, Emmenthaler, Vierwaldstätter, Glarner, Schwyzer und Appenzeller Voralpen im Norden der genannten Hauptketten erreichen zwar auch noch beträchtliche Kamm- und Gipfelhöhen, sie sind im allgemeinen aber wegsamer und produktiver zugleich. Neben der Viehzucht lassen sie auch die Forstkultur, den Obst- und Weinbau, sowie die Industriethätigkeit sich viel bedeutender entfalten. Der Verkehr wird in dieser Alpenzone außer durch bequemere und breitere Flußthäler namentlich auch durch langgestreckte Alpenseen (Genfer See, Thuner und Brienzer See, Vierwaldstätter See, Züricher See, Bodensee) erleichtert. Die Anlage von Kunststraßen und Eisenbahnen erfordert aber auch hier noch vielfach ungeheure technische und wirtschaftliche Anstrengungen (so die Axenstraße am Vierwaldstätter See, die Brünigstraße von Sarnen nach Brienz ꝛc.).

Die Schweizer Hochebene erhebt sich im Durchschnitt nahe an 400 m über den Meeresspiegel, und ihr wellenförmiger Boden ist größtentheils aus lockerem Schwemmland gebildet. Dasselbe ist vielfach mit Moräneblöcken — den Spuren einer einstigen Eiszeit —, die ein gutes Baumaterial liefern, überstreut und gewährt dem Ackerbau ebenso wie der Viehzucht sehr gute Vorbedingungen. Dem Verkehre stellen sich hier abgesehen von den raschfließenden, wasserreichen Strömen keine wesentlichen Hindernisse entgegen.

Von dem Juragebirge gehört nur der nordöstliche Teil der Schweiz an. Dasselbe übertrifft aber in dem Mont Tendre (1689 m) sowie in dem Chasseral (1610 m) immer noch die Höhe der Sudeten, und seine Kämme sind deshalb den größten Teil des Jahres mit Schnee bedeckt, rauh und pflanzenarm, umsomehr als die atmosphärischen Niederschläge sich schnell in dem Kalkgestein verlieren. Nur die Abhänge tragen schöne Weiden und Wälder, und die Gehänge eignen sich außerdem vielfach vorzüglich zur Obst-

und Rebenkultur. Von Mineralschätzen bietet das Gebirge nur etwas Asphalt und Eisenerz. Von den Schwierigkeiten, die das Gebirge dem Verkehre bereitet, zeugen namentlich die Riesentunnel des Mont Terrible und des Hauenstein.

Das Klima der Schweiz schließt alle Abstufungen von der subtropischen Temperatur bis zu der Kälte des Nordpols in sich ein, und während an dem Luganer See der Ölbaum und die Citrone ihre Früchte reifen, starrt auf dem Rücken der Bernina und des Monte Rosa alles in ewigem Eis. Man könnte fast behaupten, daß jedes Thal und jeder Bergabhang sein eigenes Klima habe. Große Kontraste bestehen namentlich zwischen den warmen Südhängen der Alpen und den rauhen Nordhängen. Lugano hat eine mittlere Jahrestemperatur von 12°, Zürich eine solche von 8°, auf dem Gotthard entspricht dieselbe dem Gefrierpunkte und auf den Gipfeln des Monte Rosa und des Finsteraarhorn beträgt sie etwa — 15°. Von der starken Winterkälte des Nordostens ist namentlich das zeitweise vollkommene Zufrieren des Bodensees ein Beweis. Der Weinstock gedeiht im Kanton Tessin bis gegen 900 m über dem Meeresspiegel, in dem Kanton St. Gallen dagegen nur bis gegen 500 m. Als die Grenze des Getreidebaues im Gebirge muß im allgemeinen die Höhe von 1200 m gelten, und der Wald steigt nur ausnahmsweise bis 2000 m empor.

Der Reichtum an Regen und Schnee ist in der Schweiz sehr bedeutend; derselbe wechselt aber selbstverständlich auch sehr stark mit der Höhe und mit der Lage der Gehänge. Nur etwa den vierten Teil des Jahres sind die höheren Berggipfel nicht in Wolken gehüllt, und ihre jährliche Regenmenge darf auf 250 cm, diejenige der Schweizer Hochebene auf 80 cm veranschlagt werden. — Der Föhn ist ein heftiger, warmer Alpenwind, der durch die Schneeschmelze wie durch die mannigfaltigen Gefahren, die er mit sich bringt, praktische Bedeutung hat, der aber nicht eine Fortsetzung der afrikanischen Saharawinde ist, sondern der durch lokale Störungen des Gleichgewichtes der Luft verursacht wird.

Die Hauptströme der Schweiz — der Rhein mit der Aar und Reuß, die Rhone und der Ticino — haben ihre Quellen sämtlich in der Nähe des Gotthardstockes und sind durch zahllose Gletscherbäche, die ihnen zufließen, jahraus jahrein sehr wasserreich. Infolge ihres starken Gefälles leisten sie aber dem Verkehre nur durch die Thäler, welche sie ausgegraben haben, sowie durch die Seen, zu denen sie sich erweitern, erheblichen Vorschub. Die Rhone verbreitet und vertieft sich zum Genfer See (550 qkm), die Orbe (später Zihl genannt) zu dem Neuchateller und Bieler See, die Aar zum Brienzer und Thuner See, die Reuß zum Vierwaldstätter See, die Linth (später Limmat) zum Züricher See, der Rhein zum Bodensee (c. 500 qkm) und der Ticino zum Lago Maggiore. Der Inn ist unter den Hauptflüssen der Schweiz durch seine Wildheit wie durch seine Lage der unwichtigste.

§ 210. Die Bevölkerungsverhältnisse. Abgesehen von den zahlreichen Fremden, die in der Schweiz einen dauernden Aufenthalt nehmen, ist die Bevölkerung des kleinen Staates in vier verschiedene Nationalitäten gespalten. Bei weitem die größte Zahl der Schweizer sind ihrer Sprache nach Deutsche (etwa 72 %), Franzosen (c. 21 %) und nur ein kleiner Bruchteil kommt auf die Italiener (5 %) und Rhätoromanen (nicht ganz 2 %).

Die Rhätoromanen bewohnen nur die Hochthäler der Quellflüsse des Rhein und des Inn, die Italiener nur das Gebiet des Ticino (den Kanton Tessin), die Franzosen den größten Teil des Rhone- und Orbegebietes sowie des Jura, die Deutschen aber die ganze übrige Schweiz. Für den Handel und Verkehr wie für die gesamte Kultur des Landes sind die Deutschen noch mehr wie in Östreich-Ungarn das Hauptelement.

Auch bezüglich der Religion ist die Schweizer Bevölkerung in sich gespalten, da 60 % derselben Reformierte und 40 % Katholiken sind, diese Spaltung fällt aber glücklicherweise nicht mit derjenigen in Nationalitäten zusammen.

Zu inneren Zwisten und Eifersüchteleien haben beide Arten von Spaltung auch in der neuesten Zeit noch vielfachen Anlaß gegeben, aber durch die bundesstaatliche Verfassung der Schweiz, die jedem Kanton einen hohen Grad von Selbständigkeit zugesteht, sind dieselben der wirtschaftlichen Entwickelung des Staates nicht sehr hinderlich gewesen. Abgesehen von den Hochgebirgskantonen ist übrigens auch die Volksbildung in dem Lande eine sehr hohe.

Dem Emporblühen des Handels und der Industrie ist es sehr zu statten gekommen, daß die Verwaltung des Post-, Telegraphen- und Zollwesens sowie Münze, Maß und Gewicht seit dem Jahr 1848 durch die ganze Schweiz einheitlich geworden sind und ebenso wie alle äußeren Angelegenheiten der Centralregierung in Bern (der „Bundesversammlung“) unterstehen.

§ 211. Die Produktionsverhältnisse. Die gebirgige Natur des Landes bringt es mit sich, daß die Urproduktion der Schweiz weit stärker ist durch die Viehzucht als durch den Ackerbau. Kaum 15 % des Bodens ist Ackerland, mehr als 33 % dagegen ist Wiesen- und Weideland. Während also die Getreideproduktion (insgesamt wenig über 5 Mill. hl) den Brodbedarf der Bevölkerung nur etwa zur Hälfte zu decken vermag, so macht der Rinderbestand (c. 1 Mill.) einen Hauptstolz und Hauptreichtum der Schweiz zugleich aus, und so gestattet derselbe namentlich einen bedeutenden Export von Käse, kondensierter Milch 2c. Die Käseproduktion allein erzielt alljährlich einen Wert von 30 Mill. Mark und ist am bedeutendsten im Kanton Freiburg („Greyerzer“), im Jura, im Emmenthal, im Maderanerthal 2c. Neben der Rinderzucht ist die Ziegenzucht (c. 400 000) besonders beträchtlich. Pferde besitzt die Schweiz dagegen verhältnismäßig wenig (c. 100 000). Der Weinbau erfreut sich einer sehr sorgfältigen Pflege und wird in den meisten Kantonen betrieben, mit ganz besonders gutem Erfolge am Genfer und Neuchateller See sowie in Unterwallis. Er ergiebt einen jährlichen Ertrag von etwa 1¾ Mill. hl. Ähnlich steht die Obstkultur in den Alpenthälern und auf der Schweizer Hochebene in hoher Blüte. In dem Kanton Tessin wird auch Olivenkultur sowie namentlich beträchtliche Seidenraupenzucht getrieben, letztere jährlich etwa 30 000 kg Seide erzeugend. — Die Wälder bedecken nur noch etwa 19 % des Schweizer Bodens und liefern nur noch wenig Holz für den Export.

Die Mineralproduktion ist ganz unbedeutend, und man gewinnt nur bei Basel (Schweizerhall), Rheinfelden und Bex (im Rhonethal) etwas Salz (900 000 Ctr.), sowie bei Valtravers etwas Asphalt.

So ungünstige Voraussetzungen die Industrie also in der einheimischen Rohproduktion hat, so ist dieselbe doch zu einer so hohen Entfaltung gelangt,

daß die Schweiz, ähnlich wie Belgien, zu den ersten Industrieländern Europas zählt. Als eine Art Ersatz für die mangelnden Kohlen boten ihr die geographischen Verhältnisse eine ungeheure Fülle nie versagender Wasserkräfte, und die günstige Geschäftslage gestattete ihr sowohl eine verhältnismäßig leichte Herbeischaffung von Rohmaterialien, als auch einen raschen Absatz für ihre Erzeugnisse. Hinsichtlich der Baumwollenindustrie, die in den Kantonen Zürich, Thurgau, Appenzell, St. Gallen und Glarus am höchsten entwickelt ist, und die eine Spindelzahl von nahe an 2 Mill. aufweist, steht das kleine Land sogar noch sehr beträchtlich über Östreich-Ungarn, Spanien, Italien ꝛc. Auch in der Seidenindustrie aber, die ihre Hauptsitze in Basel und Zürich hat, sowie in der Uhrenindustrie, die namentlich in Genf und im Jura in hoher Blüte steht, wetteifert die Schweiz mit den ersten Ländern Europas, und der Maschinenbau (in Zürich), die Bijouterie-Fabrikation (in Genf), die Holz- und Strohwarenindustrie, die Stickerei und die Lein- und Wollweberei sind mindestens als wohlentwickelte Industriezweige zu bezeichnen.

§ 212. Die Handels- und Verkehrsverhältnisse. Die eigenartige Naturproduktion, namentlich aber die bedeutende Entwickelung der Industrie und die günstige Lage für den Transit bringen es mit sich, daß die Handelsbewegung der Schweiz eine sehr bedeutende ist. Für den Personenverkehr kommt hierbei auch noch in Betracht, daß durch die Naturschönheiten des Landes alljährlich weit mehr als 1 Mill. Fremde herbeigezogen werden, die allein im sogenannten Berner Oberlande alljährlich eine Summe von c. 25 Mill. Mark zurücklassen. Die Handelsbewegung der Schweiz beträgt gegenwärtig nahe an 1000 Mill. Mark, ist also viel bedeutender als in Spanien, Schweden, Portugal ꝛc., obgleich doch diese Staaten an Fläche und Volkszahl viel größer sind. Hinsichtlich der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes steht die Schweiz trotz der ungeheuren Terrainschwierigkeiten nur hinter Belgien und Großbritannien zurück, und die Gesamtlänge seiner Linien betrug 1878: 2530 km. Die großartigen Bahnbauten des Gotthardpasses, sowie die des Arlbergpasses und eventuell des Simplonpasses werden nicht verfehlen, den Handel der Schweiz noch weiter zu beleben, indem sie das Land noch mehr in das internationale Verkehrsstraßennetz hineinziehen. Die Gotthardbahn ebenso wie die Simplonbahn wären ja zugleich die kürzesten Wege von England nach dem Suezkanale und nach Indien. Das schweizerische Telegraphennetz hat eine Linienlänge von 6500 km, und hinsichtlich der Zahl der jährlichen Depeschen wetteifert die Schweiz mit Holland ebenso wie mit Belgien. Der Briefpostverkehr der Schweiz (c. 120 Mill. Postsendungen) steht an Lebhaftigkeit nur demjenigen Großbritanniens nach. Die Kunststraßen sind auch selbst in dem Hochgebirge vorzügliche, und die meisten der obengenannten Alpenpässe (§ 208) sind mit solchen ausgestattet. Auf allen größeren Alpenseen sind regelmäßige Dampfschiffahrten eingerichtet.

Außer nach den vier Nachbarstaaten bewegt sich der Schweizerische Handel namentlich nach England, nach der Nordamerikanischen Union, nach Brasilien und nach der asiatischen Türkei. Die Haupteinfuhrartikel sind: Nahrungsmittel, Rohstoffe und Kolonialwaren; die Hauptausfuhrartikel: die

Erzeugnisse der Industrie und der Viehzucht. Die wichtigsten Handels- und Bankplätze sind: Basel, Zürich, Genf und Bern.

§ 213. **Handelsplätze.**

Basel (61 000 E.), zu beiden Seiten des Rheins, an dem großen Knie dieses Stromes und an der natürlichen Hauptausgangspforte der Schweiz, zugleich aber auch unweit der berühmten Burgundischen Pforte gelegen, mußte durch seine vorzügliche Lage von alten Zeiten her eine der bedeutendsten Handelsstädte der oberen Rheingegend und damit zugleich einer der wichtigsten geistigen Brennpunkte der deutschen Schweiz werden. Seine alte Blüte, die sich namentlich zur Zeit der berühmten Konzils (1431 bis 1449) hoch entfaltet hatte, ist ihm durch allen Wechsel der Zeiten erhalten geblieben, und wie sich seine alte Seidenindustrie neben seiner Woll-, Leder- und Bijouteriewarenindustrie neuerdings immer höher entwickelt hat, so ist auch seine Handels- und Verkehrsbewegung durch das Zusammenlaufen zahlreicher Eisenbahnen nur noch immer stärker geworden. Die Fertigstellung der Gotthardbahn aber dürfte Basel ebenfalls mehr als einer anderen schweizerischen Stadt zu gute gehen. Außer für den Vertrieb seiner Industrieartikel ist Basel namentlich für den allgemeinen Warenhandel, sowie für den Speditions- und Geldhandel der wichtigste Platz der Schweiz. — Schaffhausen ist durch Speditionshandel mit Süddeutschland und Eisenbahnwagenbau von Wichtigkeit; die Bodenseehäfen Romanshorn und Rorschach durch sehr bedeutende Getreidezufuhr. St. Gallen (21 000 E.) ist der Hauptort für die Schweizer Baumwollenindustrie und mechanische Stickerei. Frauenfeld, Herisau und Appenzell sind durch dieselben und ähnliche Industriezweige von Bedeutung, ähnlich, sowie durch Tuchweberei auch Glarus. Chur, an dem Rheine und an der Vereinigung der wichtigen Gebirgsstraßen über die Albula, den Septiner, den Julier, den Splügen und den St. Bernhardin, ist wichtig für den schweizerisch-italienischen wie für den deutsch-italienischen Speditionshandel. — Bellinzona hat eine ähnliche Lage auf der Südseite des St. Bernhardin-, des Lukmanier- und des St. Gotthardpasses, und sein bedeutender Speditionshandel hat nach der Fertigstellung der Gotthardbahn ebenso wie derjenige Basels noch eine starke Steigerung zu erwarten. Lugano am Luganer See und an der Gotthardbahn ist durch Grenzhandel und durch Seidenzucht beträchtlich. — Die kleinen Handelsplätze des oberen Rhonethals (Kanton Wallis): Brieg, Sitten und Martigny, letzteres zugleich an den Paßübergängen nach dem Dora-Baltea- und Chamounixthale liegend, müßten durch die projektierte Simplonbahn sehr an Bedeutung gewinnen. — Vevey am Genfersee ist nicht blos ein beliebter Fremdenaufenthalt, sondern auch beträchtlicher Handelsplatz in Wein, Käse ꝛc. — Lausanne (c. 28 000 E.) ist durch seine malerische Lage am Nordufer des Genfer Sees ebenfalls ein Lieblingsaufenthalt von Fremden aller Nationen, es ist durch seine Eisenbahnkreuzungen und durch seinen Hafen (Ouchy) aber zugleich auch eine bedeutende Handels- und Industriestadt, ersteres namentlich bezüglich der Landesprodukte und des Weines, letzteres bezüglich der Baumwollen- und Tabakverarbeitung. — Genf (45 000 E.), am Austritt der Rhone aus dem Genfer See und an der natürlichen Hauptausgangspforte aus der Schweiz nach Südfrankreich

gelegen, hat durch diese seine Lage eine ähnliche Bedeutung für den Handel und die Kultur der südwestlichen (französischen) Schweiz wie Basel für die nordwestliche (deutsche) Schweiz. Durch seine malerische Lage ist es auch ähnlich wie andere Städte am See ein Lieblingsaufenthalt Fremder und infolgedessen Herd eines bedeutenden Luxus und einer bedeutenden Konsumtion. Durch seine Gold-, Silber- und Bijouteriewaren ist es fast ebenso berühmt wie durch seine Uhren- und Spieldosenfabrikation, durch seine physikalischen Instrumente ꝛc. Der letztgenannte Industriezweig steht im Zusammenhange mit seinem Charakter als Universitätsstadt. Ähnlich wie Basel ist Genf durch Bank- und Wechselgeschäft ebenso bedeutend wie durch Waren- und Speditionshandel. Nach den verschiedenen Uferorten des Sees treibt es lebhafte Dampfschiffahrt. Wie Basel aus der Gotthardbahn, so müßte Genf aus der projektierten Simplonbahn große Vorteile ziehen. — Neuchatel an dem Neuchateler See treibt ebenfalls Uhrenindustrie sowie Handel mit Uhren und anderen Fabrikaten, die in den Jurathälern von Val Travers, Le Locle und Chaux de Fonds (letztgenanntes Dorf mit 25 000 E.) erzeugt werden, ebenso mit Wein, Obst ꝛc. — Freiburg an der Saane ist durch zwei großartige Brücken, sowie durch Lederindustrie, Färberei und Produktenhandel (letzteres infolge der hochentwickelten Rinderzucht und Käsebereitung des Kantons) bedeutend. — Bern (43 000 E.) liegt im Mittelpunkte der Schweizer Hochebene an der Aar und an dem Haupteingange in das großartig schöne Berner Oberland. So wie die Stadt durch ihre centrale Lage den politischen Schwerpunkt der Schweizer Republik bildet, so ist sie dadurch auch ein wichtiger Straßen- und Eisenbahnkreuzungspunkt, der aber im Gegensatze zu Basel und Genf in seinem Charakter das echt Schweizerische darstellt, in der schweren, massiven Bauart der Häuser und „Lauben" (Arkaden) wie in der Industrie und in dem Handel. Lein-, Woll- und Baumwollweberei, Strohflechterei, Lederverarbeitung, Käsefabrikation, Leinwand-, Leder-, Käse-, Vieh- und Weinhandel vor allen Dingen sind seinem Geschäftsleben charakteristisch. — Die Ortschaften des benachbarten Emmenthals sind wichtig durch Käsefabrikation und Lein- und Wollweberei, Biel und St. Imier durch Uhrenindustrie. — Interlaken zwischen dem Thuner und Brienzer See ist ein Konzentrationspunkt des Schweizer Touristenverkehrs. — Luzern (18 000 E.) am Ausflusse der Reuß aus dem schönen Vierwaldstätter See und an dem natürlichen Eingange zur Gotthardstraße, ist ebenfalls als ein Hauptsammelplatz der Schweizer Touristen, zugleich aber auch als Dampfschiffstation und Speditionsplatz von Wichtigkeit. Handschuh-, Band- und Wagenfabrikation sind seine wichtigsten Industriezweige. — Zug hat einige Textilindustrie. — Zürich (76 000 E.), die größte Stadt der Schweiz, liegt an dem nördlichen Ende des nach ihm benannten Sees, in dem flacheren, wegsameren Teile der Schweiz, wo sich eine ganze Reihe von Straßenzügen aus Deutschland vereinigen, wo zugleich aber auch eine leichte Kommunikation nach den wichtigsten Alpenübergängen (des Gotthard-, Splügen-, Fluela- und Arlbergpasses) hergestellt werden konnte. In ähnlicher Weise wie Basel eine enge wirtschaftliche und geistige Anlehnung der Schweiz an Deutschland vertretend, ist es durch seine Universität und sein Polytechnikum ebenso bedeutend wie durch seine hochentwickelte Industrie- und Handelsthätigkeit. Es ist gleichzeitig der Hauptort der Schweizer Baumwollen-,

Seiden- und Maschinenindustrie. In seinem Handel spielen seine eigenen mannigfaltigen Fabrikate, außerdem aber Getreide, Baumwolle, Rohseide, Wein ꝛc. die Hauptrolle. Von der Fertigstellung der Gotthardbahn dürfte Zürich infolge seiner leichteren Kommunikationen noch größere Vorteile ziehen als Luzern, und ebenso wird ihm auch die Arlbergbahn mehr als jeder anderen Schweizer Stadt zu gute gehen. — Der Eisenbahnknotenpunkt Winterthur ist durch Baumwollen-, Maschinen- und Chemikalienindustrie beträchtlich; Aarau, an der Aar, durch Baumwollen-, Seiden- und Instrumentenfabrikation; Zofingen durch Seiden-, Halbseiden- und Baumwollenindustrie.

6. Die Französische Republik.

A. Allgemeines.

§ 214. Natur des Landes. Frankreich wird bezüglich seiner Landfläche (527 577 qkm oder 9600 Q.M.) wie bezüglich seiner Bevölkerungszahl nur von Rußland, Deutschland und Östreich-Ungarn übertroffen. In der Bevölkerungsdichtigkeit (70 per qkm) steht es hinter Belgien, Großbritannien, Holland, Italien und Deutschland beträchtlich zurück. Auffallend ist aber namentlich die geringe Bevölkerungszunahme, die zum Teil die schwachentwickelte Auswanderung und Kolonisationsfähigkeit erklärt.

Neben Östreich-Ungarn erfreut sich Frankreich — sehr zum Vorteile für sein Klima und seine pflanzliche Produktion — der centralsten Lage zwischen dem Nordpole und dem Äquator (42° — 51° n. Br.). Vor Östreich-Ungarn voraus hat es aber die Lage zwischen den beiden kulturgeographisch und kommerziell wichtigsten Meeren Europas — dem Atlantischen Oceane und dem Mittelmeere — sowie zwischen den germanischen und romanischen Kulturstaaten ersten Ranges (England, Deutschland, Italien, Spanien, Schweiz und Belgien). Sowohl die transoceanischen und transmediterranen Länder (Amerika, Algier, Ägypten, die Levante, Indien, Ostasien und Australien), als auch namentlich England, Deutschland, Italien und Spanien sind von Frankreich aus in der bequemsten Weise zu erreichen, so daß das Land hinsichtlich der Gunst der Lage für den Welthandel mit Großbritannien, Deutschland und Spanien wetteifert.

Die Grenzen Frankreichs sind fast zu gleichen Teilen Land- und Wassergrenzen (2520 gegen 2710 km). Der Handel und Verkehr mit Belgien, Deutschland und der Schweiz ist durch die Natur der Sache vorwiegend auf die Landwege, der Verkehr mit den nicht unmittelbar anstoßenden Ländern sowie auch mit Italien und Spanien dagegen vorwiegend auf die Wasserwege gewiesen. Frankreich grenzt zwar auf der ausgedehntesten Linie mit Spanien und Italien (mit jedem auf etwa 600 km), der Verkehr mit diesen Ländern, die von stammverwandten Völkern bewohnt sind, ist aber den Franzosen durch die mächtigen Gebirgswälle der Pyrenäen und Alpen sehr bedeutend erschwert. Erst in der neuesten Zeit sind diese geographischen Verkehrshindernisse auch für die Eisenbahnen teilweise beseitigt (durch die westliche und östliche Pyrenäenbahn, durch die Küstenbahn entlang der Riviera und

durch die Montcenis-Bahn mit ihrem Riesentunnel. — Eine Simplon-Bahn, ebenfalls mit einem Riesentunnel, ist erst projektiert). — Mit der Schweiz ist der Verkehr durch die Parallelketten des Juragebirges beträchtlich erschwert, indes ist der Verkehr seit der Herstellung der Jurabahnen nach dieser Richtung hin ein sehr lebhafter geworden. Die französisch-schweizerische Grenzlinie ist eine ziemlich lange (400 km) und die Schweiz muß außerdem Frankreichs Vermittelung ganz besonders auch hinsichtlich ihres Handels mit England und Amerika in Anspruch nehmen.

Von Deutschland, mit dem es auf etwa 380 km grenzt, ist Frankreich durch den Vogesenkamm nur zum Teil getrennt, im übrigen ist die Grenze eine ziemlich offene, und besonders die Burgundische Pforte (bei Belfort), der Paß von Zabern und das Saar- und Moselthal bilden gute Verbindungen nach dieser Seite hin.

Am offensten ist aber die Grenze Frankreichs gegen Belgien hin (550 km), mit welchem Lande Frankreich übrigens auch die wichtigen Stromgebiete der Maas und Schelde teilt. Als Verkehrsland steht Belgien aus diesem Grunde ebensowie aus anderen Gründen (vergl. § 173) unter den kontinentalen Nachbarländern Frankreichs obenan.

Die atlantische Küste Frankreichs ist nordöstlich von der Seinemündung vorzugsweise flache Dünenküste und arm an geräumigen und tiefen Hafenbuchten, westlich davon ist sie dagegen größtenteils Steilküste (Falaisen-Küste), und hier besitzt sie an solchen Stellen, wo sie frei ist von Klippen und von starker Brandung, eine Anzahl guter Häfen. Berüchtigt sind westlich von der Seinemündung die Calvadosklippen — stehen gebliebene Überreste der zernagten Falaisenküste. Die Granitküste der Bretagne, die von den Brandungswogen des Atlantischen Oceans auch allenthalben zernagt wird, ist an Klippen, aber auch an sicheren und guten Häfen (Brest, St. Malo, L'Orient &c.) überreich, die letzteren haben aber in ihrer unmittelbaren Nähe kein reiches Hinterland, und außerdem sind dieselben von der größten Handelsmetropole Frankreichs (Paris) gar zu weit entfernt. Im Süden der Loiremündung ist die französische Küste der deutschen Wattenküste ähnlich und nur an wenigen Punkten größeren Fahrzeugen zugänglich. Die Dünenküste südlich der Gironde könnte man der „Eisernen Küste“ Jütlands vergleichen, und dieselbe hat ebenfalls in ihrer Nachbarschaft ein seichtes Meer, das großen Schiffen den Zugang zur Küste versagt. Die wichtigsten atlantischen Häfen Frankreichs, die durch die Flut den größten Seeschiffen zugänglich sind, liegen an den Strommündungen der Seine, Loire und Garonne (Havre, Nantes und Bordeaux). Hinter ihnen stehen diejenigen von Dünkirchen, Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, St. Malo, St. Brieux, Brest, L'Orient, La Rochelle, Rochefort und Bayonne teils durch ihre Lage, teils durch ihre Natur beträchtlich zurück.

Die Mittelmeerküste ist vom Fuße der Pyrenäen bis über die Rhonemündung hinaus durch Landanschwemmung eine ganz flache und unzugängliche, an der die wenigen vorhandenen Häfen in rapider Weise versanden und trotz großer technischer Anstrengungen nur kleineren Schiffen die Landung gestatten (Cette, Agde). Einstige Seestädte wie Narbonne und Aigues Mortes sind durch die Alluvionen in das Binnenland versetzt worden und verödet.

Erst wo die Vorberge des Alpengebirges unmittelbar an das Meer treten, findet sich eine Reihe trefflicher Hafenbuchten, die zur Erfüllung einer höheren Kulturaufgabe vielfach nur einer geringen Nachhilfe seitens der Menschen bedurften, so die Buchten von Marseille, Toulon, Frejus, Antibes und Nizza.

§ 215. Während die kleinere südöstliche Hälfte von Frankreich vorwiegend Gebirgsland ist, ist die größere nordwestliche Hälfte fast ausschließlich Flachland.

Die **Hauptgebirge Frankreichs**, nämlich die Pyrenäen und die Alpen, liegen an den Grenzen des Landes; ebenso auch das Juragebirge, die Vogesen und die Ardennen.

Die Pyrenäen gehören mit ihrem steilen Südabfalle Spanien an und haben auch in diesem Lande ihre höchsten Gipfel (vergl. Spanien). Sie erheben sich aber auch in Frankreich noch weit in die Alpenregion (im Vignemale 3298 m, im Pic de Midi de Pau 2885 m, im Mont Canigou 2785 m) und gerade in Frankreich haben sie infolge der größeren Luftfeuchtigkeit eine nähere Verwandtschaft mit den Alpen als in Spanien. Nicht nur reichen auf der französischen Seite die Schneefelder und Gletscher der centralen Granitberge weiter thalwärts, die ganze Kette ist auch viel freundlicher mit Matten und Wäldern bekleidet. Außer durch die Viehzucht, Sennwirtschaft und Forstwirtschaft ist das Gebirge auch durch seinen Marmor, durch seine reichen Erzlager und durch seine Mineralquellen in Frankreich wesentlich produktiver als in Spanien. Dem Verkehre mit Spanien bereiten die Pyrenäen durch ihre geringe Schartung, namentlich in den centralen Teilen, sehr große Schwierigkeiten. Die Eisenbahn von Bayonne über St. Sebastian nach Pamplona übersteigt die Pyrenäen erst in beträchtlicher Höhe auf spanischem Gebiete, und auch der Paß von Velate, über den eine Fahrstraße von Bayonne direkt nach Pamplona führt, liegt auf spanischem Gebiete, der Paß von Roncevalles aber wird ebenso wie die meisten anderen nur von Saumpfaden überstiegen, die höchstens von Frankreich her auf einer Fahrstraße nahbar sind. Selbst die Kunststraße des Col de la Perche geht auf spanischem Gebiete in einen bloßen Saumpfad über. In der Nähe des Mittelmeers befindet sich der Col de Perthus, der mit einer Kunststraße und der Col de Belistre, der mit einer Eisenbahn versehen ist. — Von den centralfranzösischen Gebirgen sind die Pyrenäen durch das tiefe Thal des Kanal du Midi getrennt.

Die Alpen — und zwar die Westalpen — fallen mit ihren höchsten und wildesten Teilen vorzugsweise in das französische Staatsgebiet, während nach der Grenzregulierung von 1859 nur ihr steiler Ostabfall zu Italien gehört. Die Savoyischen und Grajischen Alpen mit den vergletscherten Graniträcken Mont Blanc (4810 m) und Mont Iséran (4045 m), ebenso wie die Cottischen Alpen mit dem ebenfalls stark vergletscherten Mont Pelvoux (4103 m) und Monte Viso (3845 m), die Seealpen und Dauphinéer Alpen mit ihren geringeren Höhen, die aber immer noch zuweilen die Schneeregion erreichen, sind sämtlich im wesentlichen französische Gebirge. Produktiv sind dieselben durch ihre schönen Alpenweiden sowie auch teilweise durch ihre Alpenwälder. Die letzteren sind indessen ähnlich wie in der Schweiz sehr stark gelichtet. Die mächtigen Wasserkräfte der Alpen werden in Frankreich im Dienste der Industrie weit

weniger benutzt als in der Schweiz. Die Alpenthäler Frankreichs sind herrliche Fruchtlandschaften, die im Norden gewöhnlich Obst und Wein, im Süden daneben auch Oliven-, Maulbeer- und Citronenbäume gedeihen lassen. Die wichtigsten Übergänge über die französischen Alpen sind der kleine St. Bernhardspaß, der Montcenis-Paß (2066 m), der Montgénèvre-Paß (1865 m), der Col de la Madeleine und der Col di Tenda (1877 m). Von den centralfranzösischen Gebirgen sind die Alpen durch das Rhonethal getrennt.

Das Juragebirge ist nur im Süden und Westen französisch und erreicht im Crêt de la Neige die Höhe von 1723 m. Seine Parallelketten bestehen in Frankreich ebenso wie in der Schweiz im wesentlichen aus höhlenreichem Kalkstein und tragen auf ihren Kämmen dürftige, an ihren Abhängen aber reichere Weiden und Wälder. Außerdem enthalten sie einige Eisenerze (Über die Verkehrsschwierigkeiten im Juragebirge vergl. § 208).

Von den Vogesen gehört nur der sanfte Westabhang mit seinen reichen Wäldern, Eisenerzfundstätten und Steinsalzlagern zu Frankreich.

Auch die Ardennen fallen nur mit ihren westlichen Teilen in das französische Gebiet. Dieses Schiefergebirge birgt ähnlich wie die rheinischen Schiefergebirge Deutschlands und Belgiens eine unerschöpfliche Fülle von Steinkohlen, Eisen-, Zink-, Kupfer- und Bleierzen und bildet auf diese Weise einen der wichtigsten Abschnitte des französischen Bodens.

Das französische Centralplateau, das durch die Wirkung der Ströme in eine ganze Reihe von einzelnen Gebirgen zergliedert ist, hat eine durchschnittliche Höhe von 1000 m. Einzelne vulkanische Kegel der Auvergne und der Cevennen aber sind beträchtlich höher (Puy de Sancy 1886 m, Plomb du Cantal 1858 m, Mont Mezénc 1754 m).

Die Cevennen bilden den südlichen Teil des Centralplateaus und fallen steil nach dem Languedoc und dem Rhonethal hinab, während sie sich nach der entgegengesetzten Seite sehr allmählich abdachen. Im Westen tragen sie reiche Weiden (Roquefort), ihre sonnigen Südostabhänge sind dagegen zum Weinbau und zur Olivenkultur vorzüglich geeignet. Bei Alais enthalten sie eins der wichtigsten Steinkohlenlager sowie ergiebige Erzgänge.

Das Gebirgsland der Auvergne dacht sich ebenfalls nach Westen und Norden allmählich zu dem Terrassenlande von Limousin und Marche ab, während jenseits der fruchtbaren Limagne, zu der es ziemlich steil abfällt, das Forezgebirge gewissermaßen seine Fortsetzung ist. Gute natürliche Weiden und Gebirgswiesen begünstigen hier eine ausgedehnte Rinder-, Ziegen- und Schafszucht. Von der vulkanischen Natur der Auvergne dürften auch die zahlreichen Mineralquellen zeugen (Royat, Mont d'Or, Vichy). Kohle (Brassac), Eisen und Blei birgt das Auvergner Gebirge auch an verschiedenen Orten.

Das Lyonnaisgebirge liegt zwischen dem Rhone- und Loirethal und ist zwar das niedrigste, aber durch seine Produktionskräfte zugleich das wichtigste Glied des Systems. Es enthält neben den Ardennen das wichtigste Steinkohlenbassin Frankreichs, außerdem aber auch sehr reichhaltige Eisen- und Kupferzgänge.

Jenseits der tiefen Einsenkung, durch die der Kanal du Centre gelegt worden ist, finden sich als die letzten Ausläufer des Centralplateaus die

bewaldeten Granitberge von **Morvan** und das berühmte Weingebirge der **Côte d'Or**, an die sich dann die **Plateaulandschaften von Langres und Lothringen** anschließen.

Auf den Verkehr hat das französische Centralplateau jederzeit stark ablenkend gewirkt, so daß derselbe in größerer Lebhaftigkeit sich nur in seinem Osten (im Saone- und Rhonethale) und in seinem Westen bewegt. Gegenwärtig hat man durch große Tunnelbauten und selbst durch Kanäle den Verkehr indes auch in das Innere des Gebirges zu lenken verstanden.

Das große **französische Tiefland**, welches den ganzen Nordwesten Frankreichs einnimmt, wird durch eine niedrige Bodenanschwellung, die als heidebedeckte **Gatine** bis zu der unteren Loire streicht, in zwei Abteilungen getrennt, welche man gewöhnlich als das **Pariser** und als das **Garonnebecken** unterscheidet. In der erstgenannten Abteilung ist das Seinethal, ebenso wie das Loirethal von großer Fruchtbarkeit bis auf die Gegenden westlich und südlich von Orleans und die „Champagne pouilleuse". Letztere ist ebenfalls, namentlich in den Thälern der Garonne, Dordogne und Charente, äußerst fruchtbar, und nur die Heidegegenden des Landes machen eine Ausnahme.

§ 216. Hinsichtlich des **Klimas** darf Frankreich vielleicht als das begünstigtste unter allen europäischen Ländern bezeichnet werden. Warme und namentlich in der Südhälfte des Landes zugleich auch vorherrschend klare Sommer und milde Winter sind ihm gleichzeitig eigentümlich. Der größte Teil Frankreichs gehört zur nordeuropäischen Zone und bildet den mildesten Strich derselben. Ein Teil des Südostens dagegen fällt in den Bereich des Mittelmeerklimas, ohne aber eine ganz streng ausgeprägte Sommertrockenheit zu besitzen. Selbstverständlich ist das Klima im Osten wesentlich kontinentaler als im Westen und Süden, wo das Meer stärker einwirkt. Während also die Januartemperatur in Marseille 7°, in Bordeaux 6° beträgt, beträgt sie in Paris nur 2°, in Nancy sogar nur etwa 1°. Die Gebirge haben natürlich in ihren höheren Teilen ein beträchtlich rauheres Klima. An feuchten Niederschlägen ist Frankreich durch die unmittelbare Nachbarschaft des Atlantischen Oceans reich, namentlich in den nördlichen Küstenprovinzen und an den Westseiten der Gebirge. Das Garonne-, Loire- und Saonethal, sowie das Gebiet der oberen Seine und der untern Rhone sind zwar ebenfalls keineswegs regenarm, sie sind aber doch die trockensten Gegenden des Landes und infolgedessen die besten Weingegenden.

§ 217. Die Ströme Frankreichs folgen zum größten Teile der nordwestlichen Abdachung des Landes, fließen also in den Ärmelkanal und in den Atlantischen Ocean, und nur die Rhone nebst einigen kleineren Strömen (Herault, Aude) wendet sich dem Süden, also dem Mittelmeere zu.

Die **Rhone**, die ihre Hauptquellen in den Gletschern der Lepontischen, Berner und Walliser Alpen hat, ist auch, nachdem sie den Genfer See durchflossen und das französische Gebiet betreten hat, noch ein wilder Gebirgsstrom, der zwar infolge seines Quellenreichtums bezüglich der Wasserfülle unter den Flüssen Frankreichs zu oberst steht, der aber als Schiffahrtsstrom nur eine sehr geringe Qualität besitzt. Von schauerlicher Wildheit ist er bei seinem Juradurchbruche (Perte du Rhone). Aber weil er auch selbst unter-

halb Lyon stets in der Nachbarschaft der Gebirge bleibt, und weil er von den Alpen sowie von dem französischen Centralplateau eine große Zahl wilder Gebirgsströme aufnimmt (Isère, Drôme und Ardèche), so hat er auch in dem untern Teile seines Laufes noch sehr ungünstige Gefällsverhältnisse, gefährliche Hochwasser und als Folgeerscheinungen lästige Kies- und Sandbänke. Höchst ungünstig sind der Schiffahrt namentlich seine Deltaarme, die durch ihre Seichtigkeit das Ein- und Ausfahren vollkommen hindern, und die bisher allen Anstrengungen, die man zu ihrer Regulierung gemacht hat, Hohn sprachen. Die Schiffahrtsbewegung des mächtigen Stromes beträgt aus den angegebenen Gründen nur etwa 1/7 von derjenigen der Seine. — Der Schiffahrt günstig ist unter ihren Nebenflüssen nur die ruhig fließende Saone mit dem Doubs, deren Schiffahrtsbewegung deshalb auch bedeutend stärker ist, namentlich auf der Strecke von Chalons nach Lyon. Die Saone hat man übrigens durch den Kanal du Centre mit der Loire, durch den Kanal von Burgund mit der Seine (Armençon) und durch den Rhein-Rhonekanal mit dem Rheine in Verbindung gesetzt. Für die reiche Naturproduktion Südostfrankreichs wird die schlechte Schiffbarkeit der Rhone sehr schwer empfunden.

Der Hérault, der Aude und ebenso der Adour haben neben ihrem starken Gefäll nur einen geringen Wasserreichtum und kommen deshalb für die Schiffahrt kaum sehr in Frage.

Unbedeutender noch als die Rhone ist die Garonne bezüglich der Schiffahrt. Dieselbe erhält ihr Wasser von den wilden Abflüssen der Pyrenäen sowie von den Abflüssen des französischen Centralplateaus. Zu den Kies- und Sandbänken und zu dem starken Gefäll kommt bei ihr auch noch ein starker Wechsel der Wasserfülle. Erst von Agen an wird sie deshalb etwas besser schiffbar, und nur die Mündung (Gironde) weist infolge der Gezeiteneinwirkung bis Bordeaux aufwärts eine sehr starke Schiffahrtsbewegung auf. Von ihren Nebenflüssen sind der Tarn, der Lot und die Dordogne auf größeren Strecken schiffbar. — Die Garonne ist durch den Kanal du Midi, der im Jahre 1668 vollendet wurde, mit dem Mittelmeer verbunden. — Die Produktion ihres Gebietes ist eine sehr reiche.

Die Charente hat einen ziemlich gleichmäßigen Wasserstand und ein verhältnismäßig schwaches Gefäll und ist daher von Angoulème ab gut schiffbar. Sie spielt infolgedessen als Abzugskanal der Wein- und Branntweinproduktion ihres Gebietes eine wichtige Rolle.

Die Loire ist ebenso wie ihre bedeutendsten Nebenflüsse (Allier, Cher und Vienne) der Hauptabfluß des französischen Centralplateaus mit außerordentlich wechselndem Wasserstande. Bis Orleans hat sie auch ein sehr starkes Gefäll, weshalb man sich genöthigt gesehen hat, ihr entlang einen Lateralkanal zu bauen. Besser schiffbar als die obere Loire und der Allier sind der langsamer fließende Cher und die Vienne, ebenso wie die Mayenne und die Sarthe. Die Loire ist mit den Flüssen der Bretagne, mit der Seine (durch die Kanäle von Nivernais, Briare und Orleans) und mit der Rhone durch Kanäle verbunden. Die Landschaften in ihrem Gebiete sind zumeist sehr reiche, und die Kohlen des Lyonnais, sowie die Getreide- und Obsternten des mittleren Loirethales würden eine Menge von Gütern zum Transport auf ihr liefern.

Die kleineren Küstenflüsse der Bretagne und Normandie — Vilaine, Aulne und Orne — haben nur ein schwaches Gefäll und durch die reichen Niederschläge eine beträchtliche, sich gleichbleibende Wassermenge, daher sind sie auch für den Verkehr der genannten Provinzen von hoher Bedeutung.

Die Seine ist in jeder Beziehung der beste Schiffahrtsstrom Frankreichs und hat durch ihre Eigenschaften nicht wenig dazu beigetragen, den Schwerpunkt des französischen Staats- und Wirtschaftslebens nach dem Norden des Landes zu verlegen. Die Quellen des Flusses liegen in den waldreichen Gegenden des niederen Plateaus von Langres, und der Wasserstand desselben wechselt infolge der Bewaldung seines Gebietes und infolge der starken Durchlässigkeit der Bodenschichten bei weitem nicht so stark wie bei der Loire, sowie auch sein Gefäll im allgemeinen ein geringeres ist. Von den Nebenflüssen und Zuflüssen der Seine sind gut schiffbar die Marne, Oise und Aisne, sowie auch die Yonne und Eure, und durch Kanäle steht ihr Gebiet sowohl mit demjenigen der Rhone und Loire, als auch mit demjenigen des Rheins und der Maas und der Schelde in Verbindung. Erwähnenswert ist namentlich der prächtige Rhein-Marne-Kanal, der an mehreren Stellen durch Tunnels geführt werden mußte, der Ardennenkanal (nach der Maas) und der Sambrekanal.

Die Somme ist auf ihrer ganzen Lauflänge schiffbar, und dieselbe ist ebenfalls in das nordfranzösische Kanalnetz hineingezogen. Die Schelde sowie auch die Maas mit der Sambre und die Mosel mit der Meurthe fallen nur mit dem oberen Teile ihres Laufes in das französische Gebiet. Dieselben sind aber ebenfalls bereits in Frankreich auf beträchtliche Strecken schiffbar und namentlich für die französische Kohlenversorgung aus Belgien und aus den deutschen Rheinlanden von hoher Wichtigkeit.

Die Gesamtlänge der Schiffahrtslinien Frankreichs beträgt reichlich 13 000 km, wovon etwa 8000 km auf die Flüsse und 5000 km auf die Kanäle zu rechnen sind.

§ 218. Die Bevölkerung Frankreichs. Obwohl der Herkunft nach ein Mischvolk aus sehr verschiedenartigen Elementen, ist das französische Volk durch die glückliche centralistische Politik seiner Herrscher, die durch die einheitliche Bildung des französischen Territoriums sehr begünstigt wurde, sowohl hinsichtlich der Nationalität, als auch hinsichtlich der Religion ein sehr einheitliches. Fast 96 % der Gesamtbevölkerung sprechen die französische Sprache und kaum 4 % bedienen sich einer nichtfranzösischen Mundart (die Bretonen, die Basken, die Italiener und die Flamänder). Die nichtfranzösische Bevölkerung findet sich außerdem nur an den äußersten Rändern des Landes. Hinsichtlich der Religion ist die Einheit des französischen Volkes fast eine noch vollständigere, da noch nicht 2 % desselben der protestantischen und mosaischen Konfession angehören (der letztgenannten nur 50 000).

Die angegebene Einheit des französischen Volkes schließt freilich nicht aus, daß sich der leidenschaftliche Parteienhader, der den romanischen Völkern so charakteristisch ist, zuweilen auch in Frankreich sehr mächtig geltend macht. Dieser Parteienhader, der sich besonders auf die zahlreichen gestürzten Dynastien und auf die verschiedenen politischen Theorien stützt, ist zwar dem französischen Staatswesen zuweilen sehr gefährlich gewesen, hat aber im all-

gemeinen in politischer und wirtschaftlicher Beziehung das einheitliche und politische Zusammenwirken des französischen Volkes niemals entkräftet, vielmehr ist die wirtschaftliche Blüte und der Wohlstand der Nation ähnlich wie die politisch-militärische Gloire stets ein Losungswort aller Franzosen gewesen, und die französische Natur- und Industrieproduktion, ebenso aber der französische Handel ist durch diesen Gemeinsinn des französischen Volkes und durch die großen gemeinnützigen Werke (z. B. die Kanal- und Hafenbauten auf Staatskosten), die er geschaffen hat, seit lange mächtig gefördert worden.

Die französische Volksbildung stand bis 1872 auf einer sehr niedrigen Stufe, ist aber seit der Einführung der allgemeinen Schulpflicht in starkem Steigen begriffen. — Von ähnlicher Dichtigkeit wie in den deutschen Rheinlanden oder in Sachsen und Belgien ist die Bevölkerung Frankreichs nur in der Nähe der beiden Hauptstädte Paris und Lyon.

§ 219. Die Produktionsverhältnisse Frankreichs. Frankreich gilt hinsichtlich seiner Produktionsverhältnisse nicht mit Unrecht als eins der reichsten Länder Europas. Der Schwerpunkt seiner Naturproduktion liegt in seiner Pflanzenwelt. Die Getreideproduktion — 104 Mill. hl Weizen, 26 Mill. hl Roggen, 20 Mill. hl Gerste, 17 Mill. hl Hafer, 10 Mill. hl Mais und 11 Mill. hl andere Körnerfrüchte — deckt freilich trotz der geringen Dichtigkeit der Bevölkerung den Bedarf des Landes bei weitem nicht. Etwa 1/6 der französischen Brodfrüchte müssen gegenwärtig vom Auslande bezogen werden, und Frankreich ist also in dieser Beziehung dem Deutschen Reiche nur insofern überlegen, als es ein größeres Quantum Weizen und Mais baut. Das Quantum des Roggens, sowie das Gesamtquantum der jährlich erbauten Körnerfrüchte ist in Deutschland viel beträchtlicher (310 Mill. hl gegen 250 Mill. hl). Der Schwerpunkt der französischen Weizenproduktion liegt in der nördlichen Hälfte des Landes, der Schwerpunkt der Maisproduktion dagegen im Garonne- und Rhonegebiete.

Der Holzreichtum Frankreichs ist ebenfalls viel geringer als in Deutschland, da nur etwa 16 % des französischen Bodens mit Wald bedeckt sind. Am dichtesten ist das Waldkleid des Landes in den an Deutschland angrenzenden Gebietsteilen. Die Baumarten sind in Frankreich im allgemeinen dieselben wie in Deutschland, nur mischt sich ihnen, namentlich im Süden, der Walnußbaum, die Kastanie und die Korkeiche sowie teilweise auch der Oelbaum bei. Der Bedarf an Holz wird von dem einheimischen Walde nur zu etwa 2/3 gedeckt. — Der Hauptstolz und der Hauptreichtum Frankreichs bezüglich der vegetabilischen Produktion liegt also weder in seinen Getreidefeldern, noch in seinen Forsten, sondern in seinen Weinbergen und Obstgärten. Der Weinbau erstreckt sich etwa über 2 1/2 Mill. ha oder über 5 % der gesamten Landfläche, und in Bezug auf das Erzeugnis dieser Fläche wird Frankreich von keinem Lande der Erde übertroffen. Der Weinbau ist seit Beginn der christlichen Aera in Frankreich heimisch und gewährt gegenwärtig etwa 2 Mill. Menschen Beschäftigung. Die jährliche Produktion ist trotz der Reblaus im Allgemeinen noch im beständigen Steigen begriffen, und man darf sie gegenwärtig auf 50—60 Mill. hl (im Werte von 1 1/2 Milliarde Francs) veranschlagen. Wie beträchtlich sie zur Erhöhung

des französischen Nationalreichtums beiträgt, geht daraus hervor, daß mehr als $^1/_3$ des erzeugten Getränkes exportiert wird. Burgund, die Champagne und das Bordelais (Gegend von Bordeaux), die Charente-Gegend, Languedoc, das Rhonethal und das Loirethal sind die berühmtesten Weingegenden.

Von der Blüte der französischen Obstkultur legte die Pariser Weltausstellung von 1878 mit ihren kopfgroßen Äpfeln und mit ihren Kilogrammbirnen ein glänzendes Zeugniß ab. Am höchsten ist dieselbe durch den Pariser Konsum in Isle de France und ihren Nachbarprovinzen entfaltet (Touraine, Normandie). Durch Feigen- und Mandel-, sowie durch Olivenkultur ist die Provence ausgezeichnet, die Orangen und Citronen aber sind daselbst nur von niederer Qualität. Die Obstkultur bildet übrigens eine der Hauptgrundlagen der berühmten französischen Konserveninduſtrie. Trüffeln werden namentlich im Gebiete des Lot und der Dordogne, sowie in den französischen Voralpen kultiviert. Die Kastanie trägt ein sehr beträchtliches Quantum zur Ernährung der Bevölkerung bei, namentlich in den südlichen Centralprovinzen. Der Tabak würde allenthalben im Lande vorzüglich gedeihen, darf aber nur in wenigen Departements des Garonne- und Rhonegebietes, sowie in dem Norden Frankreichs gebaut werden, da die Tabaksindustrie Staatsmonopol ist. Krapp wird besonders in den Voralpen, Ölfrüchte und Rüben vorwiegend im Norden, Flachs sowie Gemüse in den meisten Küstenprovinzen, Hanf namentlich in dem Loire- und Charente-Gebiete gebaut. Der Kartoffelbau hat sich vorzugsweise im Norden sowie in den gebirgigen Centralprovinzen eingebürgert. Die besten Weide- und Wiesengegenden finden sich in den Küstenprovinzen und in den Gebirgsgegenden, daher steht auch dort die Viehzucht in hoher Blüte. Pferde besitzt Frankreich 2,9 Mill., also beträchtlich weniger als Deutschland, und die französischen Pferderassen werden auch von den deutschen, englischen und ungarischen an Qualität sehr bedeutend übertroffen. Am beträchtlichsten ist die Pferdezucht in Flandern, in der Normandie und Bretagne. Die Esel und Maultiere finden sich am zahlreichsten im Süden Frankreichs. Die Rinderzahl beträgt 11 Mill., steht also verhältnismäßig auch hinter der deutschen und englischen zurück. Die Rinderzucht blüht am meisten in den Küstenländern, entlang dem Kanal und in einer Zone, welche Frankreich von den Pyrenäen über das französische Centralplateau nach den Vogesen quer durchschneidet. Sehr berühmt ist die französische Käseproduktion namentlich bei Brie, Neuchatel, Roquefort ꝛc. Schafe besitzt Frankreich 25 Mill. und dieselben werden vorwiegend in den armen Centralprovinzen und in der Champagne gezüchtet. Geflügelzucht ist namentlich in den nördlichen Departements und in dem mittleren Garonnegebiet heimisch, Bienenzucht am meisten in der Bretagne, in den Landes und in Languedoc. In Languedoc und in der Provence sowie in dem ganzen Rhonethale steht auch die Seidenraupenzucht in höchster Blüte. Sehr bedeutend ist die französische Seefischerei und Austernkultur, und namentlich nimmt die französische Fischerflotte einen sehr lebhaften Anteil an dem Stockfischfange bei Neufundland und an dem Härings-, Sardinen- und Angovisfange in den europäischen Meeren. Auch die künstliche Fischzucht in den süßen Gewässern hat sich neuerdings beträchtlich entfaltet.

Die Mineralproduktion Frankreichs ist zwar eine sehr beträchtliche, indessen steht sie doch hinter derjenigen Englands und des Deutschen Reiches sehr bedeutend zurück. Nicht nur ist Frankreich sehr arm an edeln Metallen, sondern auch seine Kohlen- und Eisenförderung ist bei weitem nicht so bedeutend als in den genannten Ländern. Die jährliche Kohlenproduktion beträgt in Frankreich nur etwa 17 Mill. t, d. i. nicht sehr viel mehr als in Belgien und Östreich-Ungarn oder nur 1/3 der deutschen und nur 1/8 der englischen. Am bedeutendsten ist die Produktion dieses Minerals bei Valenciennes, St. Etienne und Alais. Hinsichtlich der Roheisenproduktion steht Frankreich dem Deutschen Reiche beträchtlich näher, obgleich es dasselbe auch in dieser Hinsicht nicht vollständig erreicht. Die Produktion beträgt ziemlich 30 Mill. Centner. Sehr arm ist Frankreich an Steinsalz, und auch in dieser Hinsicht steht es in einem scharfen Gegensatze zu dem Deutschen Reiche. Nur in Lothringen finden sich große Steinsalzbergwerke, und Frankreich hat deshalb seinen Bedarf an Salz zu einem großen Teile durch Seesalinen zu decken. An anderen Mineralien erzeugt Frankreich vor allen Dingen noch etwas Kupfer, Blei und Zink sowie Porzellanerde und Marmor.

§ 220. Die industrielle Produktion Frankreichs. Wenn man die direkten Bodenerzeugnisse Frankreichs auf c. 12 Milliarden Francs jährlich veranschlagt, so kann man den Wert der Industrieerzeugnisse des Landes auf etwa 12—15 Milliarden Francs schätzen, so daß also Frankreich mindestens in demselben Grade ein Industriestaat wie ein Agrikulturstaat zu nennen ist. In zahlreichen Industriezweigen hat Frankreich seinesgleichen in der ganzen Welt nicht, in zahlreichen anderen wetteifert es mit den ersten Staaten Europas und in anderen steht es wenigstens nicht sehr beträchtlich hinter denselben zurück.

Unter den Textilindustriezweigen steht in Frankreich die Seidenindustrie oben an. Dieselbe hat ihre Hauptsitze in Lyon, St. Etienne und Paris, blüht aber auch in Nimes, Avignon, Tours 2c. Sie verarbeitet jährlich etwa 4 Mill. kg Rohseide, die zum größten Teile aus Italien, China und Japan bezogen werden muß. Den Wert der von ihr erzeugten Gewebe schätzt man auf etwa 700 Mill. Francs jährlich.

Bezüglich der Tuch- und Wollindustrie steht Frankreich etwa in gleicher Linie mit England, und namentlich seine feinen Tuche und Modestoffe erfreuen sich eines sehr guten Rufes. Die Hauptsitze der Wollindustrie sind Sedan, Rheims, Elboeuf und Louviers. Roubaix und Tourcoing erzeugen vorwiegend mit Baumwolle und Seide gemischte Kleiderstoffe; Paris, Lyon und Nimes Shawls; Paris (Gobelins), Beauvais und Nimes Teppiche. Die Baumwollenindustrie steht hinsichtlich ihrer Entwickelung mit der deutschen auf einer und derselben Stufe, zählt etwa 5 Mill. Feinspindeln und verarbeitet jährlich 125 Mill. kg Rohstoff. Ihre Hauptsitze sind Rouen, Troyes und Paris. Die Leinenindustrie steht in höchster Blüte in Lille, Valenciennes, Amiens und le Mans, die Spitzenklöppelei in Alençon, Caen, Bailleul (sogen. Valenciennes), Lille und le Puy. Die Stickerei ist in Lothringen (bei Nancy), Chaumont, Plombières 2c. am höchsten entwickelt, die Strumpfwirkerei in Troyes und Paris, die

Wäsche-, Confektions- und Modewarenindustrie in Paris und ebenso auch die Hut-, Schuh- und Handschuhfabrikation. Der letztgenannte Industriezweig hat aber seinen Hauptsitz in Grenoble.

Die französische Metallverarbeitung und Maschinenindustrie steht außer hinter der englischen auch hinter der deutschen wesentlich zurück, sie ist aber nichtsdestoweniger sehr gewaltig in Le Creusot und St. Etienne, sowie auch in Paris, St. Denis, Rouen, Lyon, Marseille und Nantes. Durch Waffenfabrikation sind St. Etienne, Charleville, Bourges ꝛc. ausgezeichnet; durch Messerfabrikation Langres, Nogent, Thiers und Chatellerault sowie auch Paris; durch Kurzwarenindustrie neben Paris auch St. Etienne, Lille, Charleville ꝛc. In den Bijouteriearbeiten sowie in anderen Luxusindustriezweigen ist Paris unübertroffen. Die Uhrenindustrie hat ihre Hauptsitze in Paris und Besançon. Die Porzellan- und Fayenceindustrie blüht namentlich in Paris, Sèvres, Limoges, Bordeaux, Nevers; die Glasindustrie in Bacarat, Alais, Clichy ꝛc. Auch bezüglich der Verfertigung optischer und physikalischer Instrumente gilt Paris für den ersten Platz der Erde. Angoulème, Essonnes, Annonay und Paris sind in der Papierindustrie am bedeutendsten; Paris, Pont-Audemers, Lille, Bordeaux, Nantes und Grenoble durch Lederbereitung; Paris, Lille, Lyon und Montpellier durch Chemikalienindustrie; Lille, Nantes, Paris und Marseille durch Zuckerfabrikation.

Der Sinn der romanischen Völker für schöne Farben und Formen giebt sich kaum irgendwo deutlicher kund als in den französischen Industriezweigen, und die Erzeugnisse derselben sind deshalb vor allen Dingen durch ihren guten Geschmack berühmt.

§ 221. Die Handels- und Verkehrsverhältnisse Frankreichs. Die geographische Lage Frankreichs ebenso wie seine Produktion ist eine zu günstige, als daß sie nicht auch einen stark belebenden Einfluß auf seinen Handel und Verkehr ausüben müßten. Auch in dieser Beziehung zählt Frankreich also zu den ersten Ländern der Erde, und nur England sowie etwa Deutschland dürften vor ihm den Vorrang haben.

Der gesamte Außenhandel Frankreichs hat einen Wert von ziemlich 6000 Mill. Mark, beträgt also von demjenigen Deutschlands etwa $^9/_{10}$, von demjenigen Englands aber nur etwa die Hälfte. Bei weitem der größte Teil dieses Handels, nämlich etwa 66 %, wird auf dem Seewege bewirkt. Die französische Handelsflotte ist freilich trotzdem an Tonnengehalt nur die fünfte Europas und steht hinter der englischen, deutschen, norwegischen und italienischen beträchtlich zurück. Die Länge der Eisenbahnlinien beträgt 23 793 km, so daß das Eisenbahnnetz also bei weitem nicht so dicht ist als in England, Belgien, Holland, Deutschland und der Schweiz. Unter den Verkehrsländern Frankreichs steht begreiflicherweise England oben an, und etwa $^1/_3$ der französischen Handelsbewegung ist auf dieses Land gerichtet. Nach Belgien ebenso wie nach Deutschland ist die Handelsbewegung nur etwa halb so stark. Nach diesen drei Ländern folgen Italien, die Schweiz, die Vereinigten Staaten, die Levante und Algier. Im Norden Frankreichs ist das Eisenbahnnetz wesentlich dichter als im Süden, was sich auch leicht aus den Boden- und Produktionsverhältnissen erklärt. Charakteristisch für das französische Eisen-

bahnnetz ist das Zusammenlaufen aller Hauptlinien in Paris. Als die binnenländische Hauptpulsader des Verkehrs muß die Eisenbahnlinie Havre—Paris—Dijon—Lyon—Marseille bezeichnet werden. Nächst ihr spielen die Linien Paris—Brüssel, Paris—Lille, Paris—Straßburg und Paris—Bordeaux die bedeutendste Rolle. — Bezüglich der Länge der Telegraphenlinien (59 000 km) wie bezüglich der Lebhaftigkeit seines Postverkehrs (960 Mill. Sendungen) steht Frankreich wieder in dritter Linie, nur England und Deutschland den Vorrang lassend.

Die Haupt-Handels- und zugleich die Haupt-Bank- und Börsenplätze des Landes sind Paris, Marseille, Havre, Lyon und Bordeaux.

Das französische Kolonialreich läßt sich zwar mit dem englischen und holländischen nicht von ferne vergleichen, nichtsdestoweniger ist es aber als ein wichtiger Hebel des französischen Handels anzusehen, umsomehr als ihm die französische Regierung gegenwärtig ihre ganze Aufmerksamkeit zuwendet und dasselbe noch weiter zu entfalten trachtet. Gegenwärtig umfaßt es eine Fläche von 900 000 qkm und eine Bevölkerung von ziemlich 6 Mill. Die Hauptbesitzungen liegen im westlichen Nordafrika (Algier und Senegambien) und in Hinterindien (Kochinchina), kleinere Besitzungen im Indischen und Großen Oceane, sowie in Süd-, Mittel- und Nordamerika.

B. Die einzelnen Provinzen.

§ 222. 1. **Isle de France** ist die reich kultivierte wellenförmige Ebene an der mittleren Seine und an der unteren Marne, Oise und Aisne, gewissermaßen der große Gemüsegarten für den gewaltigsten Konsumtionsherd Frankreichs, für Paris. Die Provinz besitzt von nutzbaren Mineralien zwar nichts als Bausteine, hat aber nichtsdestoweniger in und um Paris eine hochentwickelte Industrie jeder Branche, und durch die schiffbaren Flüsse sowie durch die centrale Lage in der nördlichen Hälfte Frankreichs ist sie für den Handel die wichtigste Provinz.

Paris (c. 2 Mill. E.) ist in höherem Maße als es sonst die Hauptstädte zu sein pflegen, der Schwerpunkt des französischen Staatswesens in industrieller und kommerzieller, sowie in kulturhistorischer und politischer Beziehung, so daß das Wort: „Paris c'est la France“ seine volle Berechtigung hat. Die Lage der Stadt auf der tiefsten Sohle des fruchtbaren Seinebeckens und an dem natürlichen Kreuzungspunkte zahlreicher Straßen (obere und untere Seine, Marne, Oise, Essonne-Loire) ist in kommerzieller Beziehung eine unübertrefflich günstige, und hieraus erklärt sich zum Teil das Zusammenlaufen auch aller wichtigeren Kunststraßen und Eisenbahnen Frankreichs in der Hauptstadt des Landes. Schon zur Zeit der alten Kelten stand auf den kleinen Seine-Inseln, die heute die sogenannte „Cité“ (Altstadt) bilden, eine verkehrsreiche, befestigte Stadt (Lutetia Parisiorum), die von den Römern als wichtiger Stützpunkt ihrer Herrschaft über Gallien benutzt wurde. Die centralistische Entwickelung des französischen Staatswesens sodann ging nicht blos dem politischen und geistigen Einflusse, sondern auch zugleich der Industrie und dem Handel der Landeshauptstadt zu gute und gab ihrer Bevölkerung ganz besonders hinsichtlich aller Kunstindustrie- und Luxusartikel,

sowie hinsichtlich des Geldmarktes ein unbestrittenes Übergewicht. Das Handelsleben von Paris hat ebenso wie das politische und gesellschaftliche seinen Hauptsitz im nördlichen Stadtteile („La Ville“), während sich im südlichen („L'Université“) vor allen Dingen die verschiedenen Bildungsanstalten befinden. Der Verkehr in der Stadt konzentriert sich namentlich auf die prächtig angelegten Boulevards, auf die quer die Stadt durchschneidende Rue de Rivoli mit ihren Fortsetzungen und auf die Seine und ihre Brücken. Der Verkehr nach außen wird außer durch die Seine ganz besonders durch 8 große Bahnhöfe, von denen gegen 18 Linien nach allen Himmelsrichtungen ausstrahlen, vermittelt.

Zu den in kommerzieller Hinsicht wichtigen Bauten von Paris gehören außer den Bahnhöfen auch die elegante Börse, sowie die großen überbauten Märkte (Halles Centrales, Halles au Vin, Halles au Blé etc.), die zugleich ein deutliches Bild von dem riesenhaften Konsume der Stadt geben. Dieser Konsum zeigt, wie Paris durch sich selbst eine eminente Anregung des Handels- und Verkehrslebens in Frankreich geben muß. Im Jahre 1875 z. B. konsumierte die Stadt Paris allein für 134 Mill. Francs Brod, für 317 Mill. Francs Fleisch und für 357 Mill. Francs Wein. Mehr als 30 000 Etablissements sorgten für die Ernährung und mehr als 20 000 für die Bekleidung der Bevölkerung und ihrer Gäste. Durch seinen Weltruf als Stadt der Eleganz ist Paris auch ein Hauptkonzentrationspunkt des europäischen Fremdenverkehrs. Der Handel von Paris erstreckt sich auf alle denkbaren Artikel, ist aber ganz besonders bedeutend hinsichtlich der Luxusindustrie-Artikel, des Getreides, des Viehes, der Kolonialwaren und des Weines. Die Industrie der Stadt ist ebenfalls eine überaus mannigfaltige, vor allen Dingen sind aber die Bekleidungsindustrie, die Bereitung von Nahrungsmitteln, die Möbelfabrikation, die Baugewerbe, die Maschinen- und die Chemikalienindustrie hochentwickelt.

In nächster Nachbarschaft von Paris befindet sich St. Denis (32 000 E.), das neben seinen historischen Denkwürdigkeiten (den alten Königsgräbern) einen beträchtlichen Teil der Pariser Großindustrie (in Maschinen) enthält, ähnlich auch Aubervilliers, Pantin, Montreuil (Korbflechterei), Vincennes, Ivry, Sèvres (mit berühmter Porzellanfabrik), Boulogne, Puteaux (Baumwoll- und Wollindustrie), Neuilly, Lavallois-Perret und Clichy (Glasfabrikation), sämtlich große Ortschaften, die zugleich einem großen Teile der Pariser Arbeiterbevölkerung zum Wohnplatze dienen. — Versailles (60 000 E.) war zeitweise Sitz der Regierung und enthält ebenso wie St. Germain (23 000 E.) ein berühmtes Museum. — Melun an der Seine und Meaux an der Marne sind wichtige Produktenmärkte, die namentlich einen Teil der Pariser Nahrungsversorgung vermitteln. — Das historisch denkwürdige St. Quentin (35 000 E.), an der oberen Somme, ist bedeutend durch seine Musseline, Laon durch seine Wollwaren und Beauvais durch seine Teppiche.

§ 223. 2. **Die Normandie** ist im Osten, an der unteren Seine, ein sehr fruchtbares, welliges Flachland, im Westen dagegen daneben auch ein bewaldetes Bergland von geringer Höhe. Da die Provinz durch ihre Lage in der Nachbarschaft des Kanals ziemlich feucht ist, so besitzt sie vor allen Dingen vorzügliche Wiesen und ist deshalb eine der ausgezeichnetsten Gegenden

Frankreichs für die Viehzucht. Namentlich sind ihre Pferde und Rinder berühmt und ebenso die Produkte der Rinderzucht (normannische Butter). Da die Normandie von dem wichtigsten Schiffahrtsstrome Frankreichs, von der Seine, durchflossen wird und außerdem einen guten Teil der französischen Nordküste besitzt, so ist sie für den Handel des Landes eine der wichtigsten Provinzen.

Rouen, (103 000 E.) liegt an der Seine und besitzt einen Hafen, der nur für mäßig große Seeschiffe zugänglich ist. In früheren Zeiten einer der Haupthäfen Frankreichs, hat es aber gegenwärtig vorwiegend nur eine höhere wirtschaftliche Bedeutung als Industriestadt, namentlich als Hauptort der französischen Baumwollenindustrie. — Havre de Grace (87 000 E.) ist der wichtigste atlantische Hafen Frankreichs, der durch seine starken Gezeiten, durch seine Docks und Molen sowie durch andere Hafenbauten für die größten Schiffe zugänglich, und der durch die gut schiffbare Seine sowie durch eine Eisenbahn mit dem Hinterlande (Paris) in bequemer Verbindung steht. Seiner Lage gemäß hat es vor allen Dingen den Handel mit den atlantischen Staaten ersten Ranges (mit England, Deutschland und den Vereinigten Staaten) in seiner Hand. Die Schiffahrtsbewegung beläuft sich auf etwa 3 Mill. t, und der Wert der ein- und ausgeführten Waren auf 1400 Mill. M. jährlich, so daß es also in der Handelsbewegung unter den französischen Häfen nur von Marseille übertroffen wird. Importiert werden namentlich: Baumwolle, Wolle, Getreide, Kohlen, Petroleum, Häute, Metalle, Holz und Kolonialwaren; exportiert: Seiden-, Woll- und Modewaren, andere französische Industrieartikel, Wein, Zucker ꝛc. Die Industrie ist beträchtlich in Schiffsbau, Schiffsbedarf und Maschinen. — Auch Honfleur und Harfleur sowie Fécamp sind lebhafte Seehäfen, ersteres namentlich durch Verkehr mit England, letzteres durch Seefischerei. — Trouville ist ein wichtiges Seebad. — Dieppe (c. 20 000 E.) läßt in seinen gut geschützten Hafen nur mäßig große Schiffe zu, so daß es seinen Namen „Diep“ (d. i. tief) nicht mehr verdient. Es vermittelt aber noch einen großen Teil des französisch-englischen Handels in Kohle, Wolle, Baumwolle, Seide und Speck und versorgt Paris, dem es unter allen Seestädten am nächsten liegt (150 km), per Eisenbahn mit Seefischen und Austern. Aus der Zeit seiner afrikanischen Verbindungen hat es namentlich seine Elfenbeinindustrie erhalten. — Elboeuf (c. 25 000 E.), an der Seine, sowie Louviers, an der Eure, sind wichtig durch ihre hochentwickelte Tuchindustrie sowie durch ihren Wollhandel; Evreux durch seine Kurzwaren- und Messerfabrikation sowie durch seine Lederbereitung. — Caen (c. 40 000 E.), an der Orne, und an einem Schiffahrtskanale, der zur Flutzeit Seeschiffe von mäßigem Tiefgang zuläßt, exportiert bei einer Schiffahrtsbewegung von 200 000 t vorzugsweise normannische Landesprodukte (Butter, Fleisch ꝛc.) nach England. Es besitzt auch ähnlich wie Beaucaire besuchte Messen. Beträchtlich ist seine Spitzenindustrie, durch welche aber namentlich Alençon berühmt ist. — Cherbourg (c. 36 000 E.) besitzt durch seinen ungeheuren Molenbau einen guten Hafen von mäßiger Größe, der sich durch seine Tiefe namentlich auch zur Aufnahme von großen Kriegsschiffen vorzüglich eignet. Mit dem Kriegshafen verbunden sind große Marine-Etablissements und Schiffswerfte. Auch der Handel nach England ist beträchtlich, und die Schiffahrtsbewegung des Hafens beträgt 400 000 t.

Granville ist von Wichtigkeit durch seine Fischerei und durch seinen Verkehr nach den Normannischen Inseln.

§ 224. 3. Die Bretagne ist durch ihren granitischen und bergigen Boden wenig fruchtbar und zu einem großen Teile mit Heiden bedeckt, besitzt daneben aber auch vorzügliche Weiden für Rinder und Pferde, so daß sie durch die Zucht dieser Thiere in ähnlicher Weise ausgezeichnet ist wie die Normandie. Bedeutend ist auch die Bienenzucht, sowie die Austernfischerei der Provinz. Die Industrie ist nur in einigen Plätzen höher entwickelt, namentlich bezüglich des Schiffbaues, und auch für den Handel spielt sie trotz ihrer guten Häfen keine sehr große Rolle, weil die meisten derselben zu weit von den französischen Centralprovinzen und von Paris entfernt sind.

St. Malo (23 000 E.) hat einen guten Hafen mit mächtiger Flut und treibt namentlich Stockfischfang auf den Bänken von Neufundland sowie Handel mit Landesprodukten nach Jersey und England. Seine Schifffahrtsbewegung beträgt 330 000 t. In der Nähe befinden sich die berühmten Austernbänke von Cancale. — St. Brieuc treibt ebenfalls Landesproduktenhandel und Schiffahrt nach England. — Brest (c. 67 000 E.) liegt an einer weiten Bucht, die groß genug wäre, um alle Flotten Europas zu bergen. Infolge seiner Entlegenheit von Paris spielt es aber vorzugsweise nur eine Hauptrolle als Kriegshafen sowie durch seinen Schiffsbau und durch seine großartigen Marine-Etablissements. Seine Handelsbewegung beträgt trotz der verbesserten Verbindungen (Eisenbahnen nach Paris) nur etwa 200 000 t. — Lorient (35 000 E.) ist ebenfalls als Kriegshafen und durch seine Marine-Etablissements wichtig, während es seinen blühenden ostindischen Handel der früheren Zeiten vollständig verloren hat. Wichtig ist seine Sardinenfischerei und Konservenfabrikation. — Bei Lorient finden sich wieder großartige Austernparks, die unter allen französischen das größte Quantum liefern. — Nantes (c. 125 000 E.) liegt an der Loire, die sich hier in mehrere Arme geteilt hat, und ist einer der ältesten Häfen Frankreichs. Ähnlich wie Rouen ist es nur kleineren Schiffen während der Flut zugänglich, trotzdem hat es teilweise durch die Vermittelung seines Vorhafens St. Nazaire einen großen Teil seiner alten transoceanischen Beziehungen erhalten, und außer nach allen westeuropäischen Ländern geht sein Verkehr namentlich nach den Antillen, nach Mexiko und nach Réunion. Seine wichtigsten Handelsartikel sind Zucker, Holz, Kaffee, Indigo, Gußwaren und Öl für den Import, französische Industrieartikel sowie Zucker, Konserven ꝛc. für den Export. Seine eigene Schiffahrtsbewegung beträgt nur 230 000 t. Bedeutend ist neuerdings seine Industrie geworden, namentlich seine Zuckerraffinerie, seine metallurgischen Etablissements, sein Schiffsbau und seine Konservenfabrikation. — St. Nazaire (20 000 E.), sein Vorhafen, hat zwar eine stärkere Schiffsbewegung (450 000 t) als Nantes, steht aber dieser Stadt durch seinen eigenen Handel weit nach. Seine Verbindungen sind dieselben wie diejenigen des Haupthafens, und besonders unterhält es nach den genannten Verkehrsländern lebhafte direkte Dampfverbindung. — Rennes (57 000 E.) ist ein Eisenbahnknotenpunkt ohne großen Verkehr und hat im wesentlichen durch seinen Handel nur eine lokale Bedeutung. Unter seinen Industriezweigen sind am beträchtlichsten die Mehl-, Leder- und Leinwandfabrikation.

§. 225. 4. **Maine** ist das wellige, fruchtbare und grasreiche Land an der Sarthe und Mayenne, das in seiner Natur viel Ähnlichkeit hat mit der Normandie, deren südliche Fortsetzung es bildet. Bedeutend ist seine Getreide-, Flachs-, Hanf- und Oelfruchtproduktion, sowie seine Pferdezucht (Percheron-Rasse); auch seine Steinkohlengruben und Marmorbrüche sind von Belang. Der Verkehr ist durch die Lage zwischen Paris und der Loiremündung ein ziemlich starker.

Le Mans (50 000 E.), an der Sarthe und an der natürlichen Vereinigung der Straßen und Eisenbahnen von Paris und Rouen nach Nantes und in der Nähe wichtiger Kohlengruben, ist vor allen Dingen durch seine Leinenindustrie, sowie durch seinen Pferde- und Produktenhandel wichtig; ähnlich auch Laval (27 000 E.) an der Mayenne.

§ 226. 5. **Die Loireprovinzen Anjou, Touraine und Orléannais** bilden eine wellenförmige Ebene an beiden Seiten des Stromes, die namentlich in der Gegend von Tours (dem „Garten Frankreichs") außerordentlich fruchtbar ist und sich vorzugsweise durch Getreidebau, Obstkultur und Viehzucht auszeichnet. Die Lage an der Hauptstraße von Paris nach der Loiremündung und an einem schiffbaren Hauptstrome Frankreichs, der mit der Seine sowie auch mit der Rhone durch Kanäle verbunden ist, macht diese Provinz ebenfalls zu einer sehr verkehrsreichen.

Angers (57 000 E.) liegt in der Nähe der Vereinigung der Mayenne, Sarthe und Loire und ist dadurch ein lebhafter Straßen- und Eisenbahnkreuzungspunkt, der sich außer durch seinen Handel mit Landesprodukten ganz besonders durch berühmte Baumschulen und Schieferbrüche sowie durch Leinen-, Hanf-, Topfwaren- und Eisenindustrie auszeichnet. — Tours (c. 50 000 E.) liegt unfern von der Vereinigung des Cher- und Loirethales, dort, wo sich der große Strom mit der Eisenbahn von Paris nach Bordeaux kreuzt, und ist durch seine Lage in einer der reichsten Gartengegenden Frankreichs zugleich ein beliebter Fremdenaufenthalt, der mannigfaltigen Handel sowie Seidenindustrie, Gerberei und Druckerei betreibt. — Blois (20 000 E.), an der Loire, ist durch Schuhwarenfabrikation wichtig, und Chartres (20 000 E.), an der Eure, versorgt Paris mit Feldfrüchten und Geflügel sowie mit berühmten Wildpasteten. — Orléans (52 000 E.) liegt an dem Hauptknie der Loire, die sich hier dem Seinegebiet und der französischen Hauptstadt am stärksten nähert, sowie an dem Ausgangspunkte eines Schiffahrtskanales nach der Seine und ist ein Haupteisenbahnknotenpunkt des Landes, der außer durch seine kriegsgeschichtlichen Erinnerungen namentlich durch seinen Landesprodukten- und Weinhandel sowie durch seine Essigfabrikation und Textilindustrie bedeutend ist.

§. 227. 6. **Die centralen Provinzen Nivernais, Bourbonnais, Berry, Marche und Limousin** nehmen das Stufenland an der Nordwestseite des großen Centralplateaus ein und sind nur in den Thälern von höherer Fruchtbarkeit, sonst meist nur mit Bergweiden, Heiden, Sümpfen und Wäldern bedeckt. Allgemeiner sind dieselben wichtig durch ihre Schafzucht sowie in einzelnen Teilen auch durch ihre Pferdezucht (Limousin und Nivernais). Beträchtlich ist ihr Eisen- und Kohlenreichtum. Die geringe Produktionskraft sowie die Terrainschwierigkeiten der Provinzen spiegeln sich aber in ihrem schwach entwickelten Handels- und Verkehrsleben wieder.

Nevers (23 000 E.), unweit der Vereinigung des Allier und der Loire, Eisenbahnkreuzungspunkt, ist wichtig durch seine Porzellan-, Fayence- und Emailindustrie, sowie durch seine Geschützgießerei. In der Nähe befinden sich die bedeutenden Eisengruben und Hüttenwerke von Fourchambault, Guerbigny xc. — Bourges (36 000 E.) treibt bedeutenden Wollhandel und besitzt große Artillerie-Etablissements. — Chateauroux treibt Tuchindustrie. — Moulins, am Allier, ist Eisenbahnkreuzungspunkt; Vichy, einer der berühmtesten Badeorte Frankreichs. — Commentry treibt bedeutenden Bergbau auf Eisen und Steinkohlen; und ähnlich auch Bourganeuf. — Limoges (c. 60 000 E.), an der Vienne, ist wichtiger Eisenbahnkreuzungspunkt und durch Landesproduktenhandel sowie durch Porzellanfabrikation und Textilindustrie (besonders Leinweberei) ausgezeichnet.

§. 228. **7. Die Westprovinzen Poitou, Aunis, Saintonge und Angoumois** sind in ihrem Osten noch von Bergen und Hügellandschaften, im Westen dagegen von ausgedehnten Ebenen eingenommen, die im Innern eine hohe Fruchtbarkeit entwickeln und die nur in der Nachbarschaft der Küste vielfach versumpft sind. Mais, Wein sowie Branntwein sind die Hauptprodukte der Provinzen. Ihre Industrie und ihr Handel sind mäßig entwickelt.

Poitiers (33 000 E.), Eisenbahnkreuzungspunkt, ist im wesentlichen nur durch Landesproduktenhandel und durch Mehlfabrikation von hoher Bedeutung. — Chatellerault ist durch Messerfabrikation, Niort durch Strumpfwirkerei, Handschuhfabrikation und Gemüsehandel bemerkenswerth. — La Rochelle (20 000 E.) sowie Rochefort (28 000 E.) sind wichtig als Seehäfen, der erstgenannte zugleich als Kriegshafen. — Cognac, sowie Angoulême, an der Charente, inmitten reicher Weinbergsgegend, sind durch Weinhandel von hoher Bedeutung, ersteres weltberühmt durch seine Branntweinfabrikation, letzteres auch belangreich durch Papierindustrie und Steinhandel.

§ 229. **8. Die Südwestprovinzen Guienne, Gascogne und Bearn** nehmen das Stufenland im Südwesten des Centralplateaus, den wesentlichen Teil der französischen Pyrenäen nebst ihrer Abdachung, sowie die Küstenebenen der Landes ein. Unfruchtbar in der letztgenannten Gegend und auf den Bergrücken, geben diese Provinzen in den Thälern vor allen Dingen durch Mais-, Weizen-, Tabak- und Weinbau reiche Erträge. In den Landes ist nur die Forstkultur und die Bienenzucht beträchtlich, die Industrie ebenso wie der Handel ist nur in wenigen Hauptplätzen von allgemeinerer Bedeutung.

Bordeaux (215 000 E.) liegt an dem linken Ufer der Garonne, die bis hierher, wenigstens zur Zeit der Springfluten, den größten Fahrzeugen zugänglich ist. Hinsichtlich seiner Schiffahrtsbewegung (c. 2 Mill. t) ist es der dritte Hafen Frankreichs, dessen Blüte ganz besonders auf der Weinproduktion der Umgegend beruht. („Si le vin va, tout va!") Die Verbindungen des Hafens gehen namentlich nach Südamerika, England, Skandinavien, Deutschland und Östreich. Die Einfuhr bezieht sich vorzugsweise auf Holz, Häute, Kaffee, Wolle, Zucker und Steinkohlen, die Ausfuhr außer auf Wein und Branntwein auch auf Früchte, Fische und französische Industrieartikel. Der Reichtum der Stadt spiegelt sich in einem hohen äußeren Glanze

(Prachtbrücken und elegante Quais), dagegen ist auf die Vervollkommnung des Hafens verhältnismäßig wenig verwandt worden. Beträchtlich ist die Industrie in Schiffsbedarf, Konserven und Porzellan. — Pauillac ist sein Vorhafen und kann die größten Fahrzeuge aufnehmen. — Libourne, an der Dordogne, ist als Seehafen von geringerer Bedeutung. An der Westseite der Gironde liegt die reiche Weinbergsgegend des Médoc mit den berühmten Weinorten Lafitte, Latour, Pauillac, Margaux, St. Julien 2c., an der Garonne aufwärts die nicht weniger berühmten Weinorte der sogen. Graves: Haut-Brion, Sauternes, Barsac 2c.; an der Dordogne noch St. Emilion. Das Seebad Arcachon treibt bedeutende Austernkultur. — Périgueux, an der Isle, ist Eisenbahnkreuzungspunkt und fabriziert Wagen, Eisengeräthe, Mehl und berühmte Trüffelpasteten, ist auch bemerkenswert durch das originelle Gewerbe der Truthühnerzucht. — Bei Aubin befinden sich große Steinkohlengruben. — Agen (20 000 E.), an der Garonne, die von hier ab besser schiffbar wird, ist wichtig durch Frucht- und Viehhandel. — Die alte Kalvinistenstadt Montauban (27 000 E.), am Tarn, hat nach ihrer gebrochenen Selbständigkeit nur einen Teil ihrer altberühmten Industrie in Leder, Leinwand und Steingut erhalten. — Tarbes (21 000 E.) besitzt große Waffenfabriken und Geschützgießereien sowie andere metallurgische Etablissements und ist auch durch sein Landesgestüt (seine nevarresische Reitpferdrasse) bedeutend. — Pau (c. 30 000 E.), in schöner Lage an der Gave de Pau, ist von Bedeutung als Fremdenaufenthalt sowie durch seine Leinwand- und Tücherfabrikation. Bedeutend ist sein Handel in Schinken. — Bayonne (27 000 E.), in der Nähe der Adourmündung, ist durch eine Sandbarre den großen Fahrzeugen unzugänglich. Es nimmt aber an dem französischen Stockfischfange beträchtlichen Anteil, exportiert Mais und Schinken und hat eine Schiffahrtsbewegung von 160 000 t. — Biarritz ist ein berühmtes Seebad. — Cauterets und Bagnères de Bigorre sind die berühmtesten Pyrenäenbäder, letzteres zugleich mit lebhafter Industrie in Leinwand, Papier, Marmor 2c.

§ 230. 9. Die Provinzen Languedoc, Foix und Roussilon sind zum Teil Wald- und großartiges Gebirgsland (durch die Ostpyrenäen, Cevennen und das französische Centralplateau), zum Teil Flachland von wechselnder Fruchtbarkeit. Seide, Wein, Früchte, Cerealien, Hanf und Tabak sind Hauptprodukte, in den Pyrenäen aber auch Eisen und Holz, in den Cevennen auch Kohlen und an der Küste auch Seesalz. Die Industrie ebenso wie der Handel sind ziemlich gut entwickelt.

Toulouse (132 000 E.), an der Garonne, unterhalb der Vereinigung dieses Flußthales mit dem Ariège und vor der tiefen Thalgegend, welche die Pyrenäen von den Cevennen trennt, ist nicht blos Ausgangspunkt des berühmten Kanals du Midi, sondern zugleich auch Vereinigungspunkt zahlreicher Straßen und Eisenbahnen, auf diese Weise aber neben Lyon der wichtigste Binnenhandelsplatz des ganzen französischen Südens. Da es einen Teil seiner hohen geistigen Bedeutung aus dem Mittelalter bis auf den heutigen Tag bewahrt hat (vier Fakultäten), so ist es außer durch Mehl-, Stärke-, Wagen- und Metallwarenfabrikation besonders auch durch Bücherdruck wichtig. — Bagnères de Luchon ist ein besuchtes Pyrenäenbad. — Bei Foix und

ebenso bei Prades finden sich reiche Eisengruben. — Die Festung Perpignan (c. 30 000 E.), welche die westlichen Pyrenäenpässe beherrscht, ist zugleich berühmter Grenzhandelsplatz, der besonders in Wein, Branntwein, Wolle und Seide einen großen Umsatz bewirkt. — Carcassonne (26 000 E.), am Aude, hat mehrere Tuchfabriken mit starkem Absatz nach Südamerika und nach der Levante und ist außerdem auch durch seinen Produkten- und Steinhandel (Marmor) beträchtlich. — Auch Castelnaudary, Castres, Mazarat rc. treiben Wollindustrie. — Narbonne, in der Römerzeit und im Mittelalter sehr bedeutende Hafenstadt, ist durch die Versandung seines Bassins durch den Aude gesunken und hat heute nur noch lokale Bedeutung durch Wein- und Produktenhandel; hinsichtlich seines Honigs hat es sich seine alte Berühmtheit bewahrt. — Béziers (38 000 E.), mit reicher Oliven-, Seidenraupen- und Weinkultur, treibt lebhaften Wein- und Branntweinhandel sowie auch Tuchweberei. — Agde und Cette (c. 30 000 E.) sind Seehäfen, letzteres, am Ausgange des Kanals du Midi gelegen, hat eine Schiffahrtsbewegung von 500 000 t und führt besonders Weine, Liqueure, Kohlen und Seesalz aus. Bedeutend ist seine Likörfabrikation. — Montpellier (55 000 E.) liegt in reicher Gartengegend, in der sogar Baumwolle kultiviert wird. In erster Linie ist es eine Stadt der Wissenschaft (Acclimatisationsgarten), doch ist es auch bedeutend durch seine Chemikalien-, Seifen-, Seiden- und Pfropfenfabriken. Lunel ist durch seine Likörfabrikation berühmt. — Alais (20 000 E.) treibt bedeutenden Bergbau auf Steinkohlen, Eisen und Zink, sowie metallurgische Industrie und Glasfabrikation. Auch Grandcombe und Bességes sind durch Bergbau auf Kohlen und Erze sowie durch metallurgische Industrie wichtig. — Annonay (20 000 E.) besitzt eine hochentwickelte Industrie in Papier, Leder, Seide und Filz. — Nimes (63 000 E.) liegt an den Vorhügeln der Cevennen in staubiger, wässerarmer Ebene, deren reiche Weinkulturen durch die Phylloxera am ärgsten verwüstet worden sind, so daß man dieselbe teilweise ganz aufgegeben und durch Getreide-, Seidenraupen- und Bambuskulturen ersetzt hat. Zahlreiche Monumente aus der Römerzeit bezeugen die uralte Blüte der Stadt, die heute besonders auf der Teppich- und Shawlweberei, auf der Metall- und Zuckerwarenindustrie sowie auf dem Wein- und Spiritushandel beruht. Beaucaire ist sein Hafen an der Rhone und an dem Kanal von der Rhone nach dem Mittelmeere. Es hat berühmte Messen, die besonders in Leder einen großen Umsatz erzielen. — Aiguesmortes, einst bedeutender Hafen, lebt heute nur noch durch Fischerei, Seesalinen und Rohrkultur.

§ 231. 10. Die Provence hat im Osten Alpencharakter, im Westen dagegen den Charakter einer italienischen Küstenebene. Die Gebirgsgegend ist gegenwärtig durch Korkeichen und durch eine gewisse Nacktheit charakterisiert, die Thalgegenden und Ebenen dagegen durch den Weinstock, die Olive, den Orangen-, Citronen-, Feigen-, Mandel- und Maulbeerbaum. Die Olive hat zur Öl- und Seifenbereitung, die stark duftenden Blumen der Gegend zur Parfümeriefabrikation Veranlassung gegeben. Andere Industriezweige sind nur mäßig entwickelt, der Handel dagegen ist durch die mit guten Häfen ausgestattete Mittelmeerküste sehr bedeutend.

Marseille (c. 320 000 E.) liegt an einer natürlichen Meeresbucht,

auf der Grenzscheide zwischen Gebirgsland und Ebene und ist eine phocische Gründung sowie eine der ältesten Hafen- und Handelsstädte Europas. Sein guter Naturhafen war für den modernen Verkehr zu eng geworden und mußte daher durch große Kunsthafenanlagen erweitert werden, dadurch hat er aber auch seinen Rang als erster französischer Seehafen bewahrt. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt 3½ Mill. t und der Wert der jährlich umgesetzten Waren übersteigt 1600 Mill. Mark. Sein Verkehr richtet sich namentlich nach allen Küstenländern des Mittelmeeres sowie nach Westafrika, Indien und Ostasien. Von dem Suezkanale genießt es unter allen Häfen Frankreichs selbstverständlich die größten Vorteile. Seine wichtigsten Handelsartikel sind Getreide, Ölfrüchte, Kohlen, Häute, Talg, Zucker, ägyptische Baumwolle, Seide, Kaffee und Kolonialwaren für den Import; Getreide, Weine und Industrieartikel für den Export. Neuerdings hat es auch eine bedeutende eigene Industrie in Maschinen, Seife, Kerzen, Öl, Zucker, Leder, Mehl und Konserven entfaltet. Außer der schönen Börse, sowie außer den Quai- und Molenbauten ist namentlich die großartige Anlage der Rue Cannebière, sowie das bunte Straßen- und Kaffeehausleben der Welthandelsstadt charakteristisch. — Toulon (70 000 E.) liegt an einer großen, gut geschützten Meeresbucht, hat aber durch die Gebirge weit ungünstigere Verbindungen mit dem Hinterlande als Marseille und ist deshalb zwar ein Kriegshafen ersten Ranges mit großen Marinewerften, entbehrt aber aller Bedeutung in kommerzieller Hinsicht. — Antibes und Frejus sind kleine, versandete, wenig frequentierte Häfen, und auch Nizza, an der französischen Grenze, ist als mehr klimatischer Kurort und als Konsumtionsstadt als durch seinen Handel wichtig. Belangreich ist derselbe nur in der Richtung nach Italien in Cerealien, Wein, Öl, Seide und Früchten. Als Konsumtionsstadt ist auch Monaco, der winzige französische Schutzstaat, mit seiner berüchtigten Spielbank erwähnenswert. Nizza sowie Grasse sind auch berühmt durch ihre Parfümerie- und Seifenfabrikation. — Auch das alte Römerbad Aix fabriziert Parfümerien und treibt Handel mit Öl und Kohlen. — Arles, an der Rhone und an dem nach ihm benannten Kanale nach dem Mittelmeer, sowie an dem Rande der reichen Weidegegend der Camargue, ebenfalls eine alte Römerstadt mit zahlreichen Ruinen, treibt bedeutenden Getreide- und Viehhandel und ist namentlich berühmt durch seine Wurstfabrikation. — Avignon, einst päpstliche Residenz, ist heute durch Seidenindustrie und Ackerbaumaschinenfabrikation von Wichtigkeit.

§ 232. 11. Die Alpenprovinzen Dauphinée und Savoyen sind vorwiegend großartiges Gebirgsland mit Bergwäldern, sowie mit beträchtlicher Rinder- und Ziegenzucht und berühmter Käsefabrikation. Die Industrie sowie der Handel sind auch nach der Herstellung der Mont-Cenisbahn nur mäßig entwickelt.

Grenoble (c. 45 000 E.), an der Isere, die durch ihre Zuflüsse den Mont-Cenispaß, sowie auch den kleinen St. Bernhardspaß bildet, eine starke Festung, ist der Hauptsitz der französischen Handschuhfabrikation, daneben aber auch durch Hanfspinnerei, Cement- und Likörfabrikation bedeutend. Nördlich, im Gebirge liegt die durch ihren Likör berühmte Chartreuse, ein von dem heiligen Bernhard gegründetes Kloster. — Valence ist durch Seiden-

manufaktur, Vienne durch Industrie in Tuch, Leder und Metallen wichtig. Beiden Städten gehen außer starken Wasserkräften bereits die Kohlen von St. Etienne zu gute. Chambéry ist durch Seiden-, Annecy durch Uhren- und Goldwarenindustrie nennenswert.

§ 233. 12. **Die Provinzen Lyonnais und Auvergne** sind vorwiegend rauhes Bergland, das außer Bergweiden aber reiche Bodenschätze enthält: Kohlen, Eisen, Kupfer, Blei ꝛc. Der Handel und Verkehr sowie die Industrie ist naturgemäß, namentlich im Lyonnais, sehr hoch entwickelt.

Lyon (c. 350 000 E.), an dem Zusammenflusse von Rhone und Saone und an der Vereinigung der natürlichen Straßen von Marseille, Turin, Genf, Belfort, Paris und Orleans, ist durch diese Lage bereits in der keltischen Zeit einer der wichtigsten Handelsplätze Frankreichs gewesen und hat diese seine Bedeutung bis auf den heutigen Tag beständig gesteigert. Heute ist sie nicht blos nächst Paris die volkreichste Stadt Frankreichs und die stärkste Festung des Landes, sondern zugleich auch die bedeutendste Binnenhandels- und Industriestadt sowie der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt. Hinsichtlich der Seidenindustrie, die im 15. Jahrhundert durch italienische Emigranten eingeführt wurde, hat es seinesgleichen in der ganzen Welt nicht. Eng mit diesem Industriezweige verflochten ist die berühmte Lyoner Färberei. Aber auch die Maschinenindustrie, die Kupfer- und Kurzwarenindustrie, die Hut-, Bier- und Likörfabrikation, sowie die Buchdruckerei sind hoch entwickelt. Der Handel der Stadt erstreckt sich in erster Linie auf Seide und Seidenwaren, und Lyon beherrscht in dieser Beziehung auch die ostasiatischen und italienischen Märkte, da sein Jahresumsatz in dem betreffenden Artikel sich auf etwa eine Milliarde Francs beläuft. Von hoher Bedeutung ist auch der Geldverkehr, sowie der Getreide-, Wein- und Ölhandel Lyons. Zu den Glanzbauten der Stadt gehört das moderne Palais du Commerce, und die Glaspassagen Lyons sind großartiger als selbst diejenigen von Paris. — St. Etienne (126 000 E.) liegt an einem Nebenflusse der Loire und inmitten eines großen Bergbaureviers, das etwa 20 % zu der gesamten Kohlenausbeute Frankreichs beiträgt, und das auch zugleich verschiedene Erze liefert. Infolgedessen ist die mächtig aufstrebende Stadt außer durch ihre Seidenband- und Atlasweberei namentlich durch großartige Eisen- und Stahlindustrie sowie durch Waffen- und Maschinenfabrikation von höchster Wichtigkeit. Auch ihre Glasindustrie ist bedeutend. — Die kleineren Orte St. Chamond, Rive de Gier und Tarare nehmen an der Eisen- und Textilindustrie lebhaften Anteil. — Roanne (23 000 E.), an der Loire, ist wichtig durch Baumwollenindustrie. — Clermont (42 000 E.), die Hauptstadt der Auvergne, am Rande der fruchtbaren Limagne und am Fuße des Mont d'Or, ist wichtig durch Getreide- und Weinhandel sowie durch Kautschukindustrie, Müllerei und Wagenfabrikation. — Le Puy ist berühmt durch seine Spitzenindustrie, Thiers durch seine Messerschmiedearbeiten und durch seine Papierfabrikation.

§ 234. 13. **Burgund und Franche Comté** ist im wesentlichen die Thalgegend an der Saone und an dem Doubs, die zwischen dem Juragebirge und der Quellengegend der Seine liegt. Es ist eine der gesegnetsten Provinzen Frankreichs, die außer ihren berühmten Weinen auch reiche Er-

träge an Cerealien, Forstprodukten, Produkten der Viehzucht, Kohlen und Eisen liefert. Ihre Industrie ebensowie ihr Handelsleben ist durch die reiche Naturproduktion sowie durch ihre Berührung mit der Schweiz und mit Deutschland und durch ihre Lage an der großen Heerstraße von Havre und Paris nach Lyon und Marseille in hoher Blüte.

Le Creuzot (26 000 E.), in der Nähe bedeutender Kohlen- und Eisengruben, besitzt die gewaltigste Maschinen-Werkstätte Frankreichs, die Firma Schneider. — Mâcon, an der Saone, ist durch Weinhandel sowie durch Uhren- und Textilindustrie bemerkenswert. — Châlons sur Saone (20 000 E.) liegt am Anfangspunkte der Saonedampfschiffahrt und zugleich an einer wichtigen Eisenbahnkreuzung, und ist daher bedeutend als Stapelplatz für Getreide, Holz und Wein. Auch sein Schiffs- und Faßbau ist beträchtlich. — Dijon (48 000 E.), die alte Hauptstadt von Burgund, liegt in der Mitte der Provinz, an dem Fuße der Côte-d'Or, und ist als Eisenbahnkreuzungspunkt sowie durch Getreide-, Wein- und Produktenhandel und durch Senffabrikation bedeutend. An der Linie zwischen den beiden letztgenannten Städten liegen die berühmten Weinorte Chambertin, Vougeot, Nuits, Volnay rc. — Auxerre, an der Yonne, treibt Holz- und Weinhandel. — Besançon (54 000 E.), am Doubs, vor mehreren Jurapässen und vor der burgundischen Pforte liegend, ist starke Festung sowie Hauptplatz der französischen Uhrenindustrie. Infolge seiner Lage ist es zugleich bedeutend durch Grenzhandel nach der Schweiz und nach Deutschland; ähnlich auch die Festung Belfort.

§ 235. 14. **Lothringen** ist das hügelige Plateau an der oberen Mosel und Maas, das von den Vogesen und Ardennen eingeschlossen wird. Dasselbe ist in den Thälern reich an Obst, Wein und Getreide und auf den Bergen reich an Wald, Weide, Kohlen, Eisen und Steinsalz. Die Industrie und der Handel sind gut entwickelt.

Nancy (66 000 E.), die alte Hauptstadt des Herzogtums Lothringen, liegt an der Meurthe, an dem Rhein-Marnekanale und vor dem Zabernpasse, und ist durch Grenzhandel nach Deutschland von hoher Wichtigkeit. Außerdem besitzt es eine mannigfaltige Industrie in Wolle und Baumwolle sowie in Maschinen und Chemikalien. Hohen Ruf genießt aber besonders seine Stickerei. — Bei Lüneville befinden sich große Glas- und Steingutfabriken, namentlich die berühmte Glashütte von Baccarat. — Epinal, an der Mosel, ist durch seine Bildschnitzerei, Bar le Duc sowie auch die starke Festung Verdun sind durch ihre Zuckerwaren berühmt.

§ 236. 15. **Die Champagne** bildet die nordwestliche Abdachung des lothringischen Plateaus an der oberen Seine und an der Marne und ist nur theilweise fruchtbar, erzeugt aber große Mengen von Wein, Wolle und Eisen. Daher ist auch ihre Eisen- und Wollindustrie von hoher Bedeutung.

Rheims (c. 80 000 E.) liegt am Fuße einer rebenbedeckten Hügelkette, sowie an einem Nebenflusse des Aisne (a. d. Vesle) und an dem Aisnekanale und ist heute vor allen Dingen bedeutsam als Centralpunkt der französischen Champagnerproduktion und des französischen Champagnerhandels. Der Vorrat in seinen Kellern schwankt gegenwärtig zwischen 30 und 60 Mill. Flaschen. Die bedeutende Schafzucht der Champagne hat der Stadt auch eine hohe Be-

deutung für den Wollhandel verschafft, und infolgedessen blüht in ihr außer der Champagnerfabrikation auch die Wollindustrie in einem hohen Grade. Die Maschinen-, Chemikalien-, Zucker- und Biskuitfabrikation ist ebenfalls sehr bedeutend. — Epernay, an der Marne, nimmt an der Champagnerproduktion und an dem Champagnerhandel sehr lebhaften Anteil; ebenso auch Sillery, Bouzy rc. — Châlons sur Marne (20 000 E.), inmitten der historisch-denkwürdigen catalaunischen Felder gelegen, ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und treibt ebenfalls vorzugsweise Wein- und Champagnerhandel. — Troyes, an der Seine, ist bemerkenswert durch seine Strumpfwirkerei und Baumwollenindustrie. — Langres ist der Hauptplatz für die französische Messerfabrikation. — St. Dizier hat in seiner Umgegend große Hüttenwerke und treibt Eisenhandel. — Das historisch denkwürdige Sedan, an der Maas, ist eine der wichtigsten Fabrikstädte Frankreichs bezüglich seiner Tuche. — Charleville, ebenfalls an der Maas liegend, ist durch Metall- und Maschinenindustrie ausgezeichnet.

§ 237. 16. **Die nördlichen Provinzen Hennegau, Flandern, Artois und Picardie** bilden wieder eine der fruchtbarsten und angebautesten Gegenden des französischen Tieflandes, enthalten aber daneben auch im Osten das große Kohlenbecken von Valenciennes, das zugleich verschiedenartige Erze liefert. Durch ihre Lage erfreuen sie sich außerdem einer leichten Kommunikation mit den belgischen und englischen Kohlendistrikten, und ihre Industrie sowie ihr Handel ist deshalb aufs höchste entwickelt.

Lille (c. 165 000 E.) besitzt vorzügliche Kanal- und Eisenbahnverbindungen nach Belgien ebensowie nach dem französischen Binnenlande und ist dadurch eine der wichtigsten Industrie- und Handelsstädte Frankreichs sowie eine starke Festung. Hochentwickelt ist namentlich seine Textil- und Chemikalienindustrie, seine Öl- und Zuckerraffinerie und seine Leder- und Maschinenfabrikation. Außerdem ist es der nördliche Hauptmarkt Frankreichs für Ölfrüchte, Getreide und Steinkohlen, sowie für die genannten Industrieartikel. — Roubaix (84 000 E.) und Tourcoing (c. 50 000 E.) sind neu emporgeblühte Städte, die sich vor allen Dingen durch Woll- und Baumwollwaren sowie durch Teppichfabrikation auszeichnen. — Valenciennes (26 000 E.), Festung, ist bedeutend durch Battistweberei. In der Nähe, namentlich bei Ancin sind die bedeutendsten Kohlengruben Frankreichs, die mehr als 33% zu der gesamten Kohlenproduktion des Landes beitragen. Auch der Bergbau auf Eisen und andere Metalle ist bei Valenciennes bedeutend. — Cambray (22 000 E.), Douay (27 000 E.) und Arras (27 000 E.) nehmen an der Textilindustrie der Provinz den lebhaftesten Anteil. — Amiens (ziemlich 70 000 E.), an der Somme, ist neben Lille im Norden Frankreichs der bedeutendste Knotenpunkt von Eisenbahnen und Schiffahrtsstraßen und daher in ähnlicher Weise ein Koncentrationspunkt der verschiedensten Industrie- und Handelszweige. Besonders namhaft ist seine Woll- und Baumwollenindustrie, sowie seine Sammet- und Maschinenfabrikation. — Abbeville (c. 20 000 E.), an der Somme, ist ein kleiner Seehafen. — Boulogne sur Mer (40 000 E.) vermittelt den größten Teil des Verkehrs zwischen Paris und England und hat eine Schiffahrtsbewegung von 660 000 t. Sein Haupthandelsartikel sind Web-

stoffe und Webwaren, Kohle und Holz. — Calais ist zwar für größere Schiffe nicht gut nahbar, hat aber trotzdem eine Schiffahrtsbewegung von 600 000 t. Sein Verkehr richtet sich ebenfalls vorzugsweise nach England. — Dünkirchen (35 000 E.), an der Nordsee, ebenfalls nur mäßig großen Schiffen zugänglich, vermittelt vorzugsweise den Handel Frankreichs mit allen Nordseeländern und hat eine Schiffahrtsbewegung von 750 000 t. Seine Handelsartikel sind Wolle, Flachs, Getreide, Ölfrüchte, Zucker, Eisen, Holz und Kohle.

§ 238. 17. **Korsica** ist eine gebirgige und waldreiche Insel mit ganz italienischer Natur und vorwiegend italienischen Bewohnern, deren Berge sich bis zur Alpenhöhe erheben (Monte Cinto 2816 m). Sie erzeugt Holz für die französische Marine, Oliven, Seide, Wein und Citronen, und auch etwas Marmor und Eisen. Selbst Indigo und Baumwolle hat man mit Glück zu kultivieren gesucht.

Ajaccio, der Geburtsort Napoleons, und Bastia sind die Haupthäfen mit schwacher Schiffahrtsbewegung ersteres an der Westküste, letzteres an der Ostküste gelegen.

7. Das Vereinigte Königreich Großbritannien und Irland.

A. Allgemeines.

§ 239. **Natur des Landes.** Unter den sogenannten Großmachtsstaaten Europas nimmt das britische Inselreich bezüglich der Flächengröße seines Territoriums (315 000 qkm oder 5720 Q.M.) wie bezüglich seiner absoluten Bevölkerungszahl (c. 35¼ Mill.) nur die 5. Stelle ein, bezüglich seiner Volksdichtigkeit (6160 auf 1 Q.M.) ist es aber unter den angegebenen Staaten zu oberst zu stellen, und es wird in dieser Hinsicht überhaupt nur von Belgien und Holland übertroffen. Neben dem europäischen Reiche steht übrigens unter der britischen Krone noch ein gewaltiges Kolonialreich, das eine Fläche von mehr als 20 000 000 qkm (380 000 Q.M.) und eine Bevölkerung von mehr als 200 Millionen umfaßt, und das sehr wesentlich mit dazu beiträgt, Britannien zu dem Brennpunkte der gewaltigsten Handels- und Verkehrsbewegung und zu dem Herde einer anderwärts unerreichten Konsumtion und Produktion zu machen.

Die geographische Breite des Landes (50 bis 59° n. Br.) entspricht derjenigen Norddeutschlands und Südskandinaviens. Wenn seine ganze Natur trotzdem eine von jenen Ländern abweichende ist, so ist dies namentlich den stärkeren Einflüssen des Oceans zuzuschreiben. Seine Lage zwischen dem offenen Atlantischen Oceane und den europäischen Randmeeren Nordsee und Ärmelkanal ist für den Seehandel die denkbar günstigste, umsomehr als es jenseits derselben die Staaten mit der stärksten Handelsbewegung zu seinen nächsten Nachbarn hat (Deutschland, Frankreich, die Vereinigten Staaten, Belgien, Holland rc.). Auch die Lage in dem Centrum der Landhalbkugel ist bemerkenswert (vergl. §. 102), wenngleich Britannien in dieser Beziehung Deutschland, Holland, Frankreich rc.

zu Konkurrenten hat. Der Ocean, der das Land rings umgiebt, bildet nicht nur seine große Verkehrsstraße in alle Welt hinaus, die mindestens gegenwärtig vor den großen Überlandwegen bei weitem den Vorzug verdient (vergl. §§ 93 und 94), sondern er schützt das Land auch zugleich nach allen Seiten hin, und ganz besonders ihm hat es Britannien zu verdanken, daß es seit acht Jahrhunderten unbehelligt blieb von feindlichen Invasionen, und daß es sein wirtschaftliches und kommerzielles ebenso wie sein politisches Leben weit selbständiger und von fremden Einflüssen ungestörter entwickeln konnte als irgend welcher andere Staat Europas.

§ 240. Die Küstengliederung des Landes ist eine so ungemein reiche und günstige, daß es auf der Hauptinsel keinen Punkt giebt, der weiter als 120 km von der Küste entfernt ist. Durch den Bristolkanal, die Cardiganbai, die Liverpool- und Morecambebai, den Firth of Solway, den Firth of Clyde, den Firth of Lorn, den Firth of Moray und den Firth of Forth sowie endlich durch den Humber-, Wash- und Themsebusen ist Großbritannien in eine ganze Reihe von Halbinseln zerteilt, so daß für seinen Rumpf nur ein kleiner Bruchteil übrig bleibt. Die Nebeninsel Irland ist zwar kompakter gestaltet, aber auch auf ihr ist kein Punkt vorhanden, der weiter als 90 km von der nächsten Küste entfernt ist. Bis in das innerste Herz der beiden Inseln hinein sind also Handel und Verkehr auf das engste an den Ocean gekettet. Dazu kommt noch, daß die Küste auch ungemein reich ist an tiefen, geräumigen Hafenbuchten, die durch das oceanische Winterklima allezeit eisfrei sind, und die durch die Flut oft bis in die innersten Winkel den größten Seeschiffen zugänglich sind. — Am ärmsten an guten Naturhäfen ist die britische Nordseeküste. Auch der breite Themsetrichter mit der Seitenbucht des Medway (von Chatham) besitzt für tiefer gehende Schiffe zwischen seinen Sandbänken nur ein schmales Fahrwasser. Ähnlich der Wash- und Humberbusen sowie die Wear- und Tynemündung. Der Firth of Forth entbehrt bei tiefem Fahrwasser gut geschützter innerer Buchten, und erst im Norden, am Firth of Moray und im Westen ist Schottland an guten Naturhäfen reich, freilich ohne hier auch das erforderliche produktive Hinterland für dieselben zu bieten. Nur der Firth of Clyde genügt allen Ansprüchen an eine Hafenbucht ersten Ranges, und derselbe begünstigte so das Emporblühen von Greenock, Glasgow rc. Die Buchten südlich davon sind seicht und durch Sandbänke gesperrt, und erst die Bucht von Liverpool besitzt wieder zwischen gefährlichen Sandbänken — kaum irgendwo in der Welt finden sich so viel Fahrzeichen, Feuerschiffe und Leuchttürme als hier! — tiefe Zugänge in den Mersey und zur Küste. An der Küste von Wales ist der Pembrokehafen einer der besten der Welt, indes in ähnlicher Weise wie die schottischen nicht durch ein gutes Hinterland begünstigt und daher vorzugsweise nur als Kriegshafen von Wichtigkeit. Die Kohlenhäfen Swansea und Cardiff sind im wesentlichen erst durch Kunstbauten hergestellt, so daß an dem Bristolkanal nur die Severn bei Gloucester und der Avon bei Bristol als gute Naturhäfen bezeichnet werden müssen, der letztgenannte durch eine 6—10 m hohe Flut den größten Schiffen zugänglich. Weniger günstig ist Bucht von Barnstaple.

Die vorzüglichsten Häfen bietet die Südküste Großbritanniens, so vor

allen Dingen die herrlichen Buchten von Falmouth, Plymouth und Portsmouth-Southampton. Die sogen. Spithead (die breite Gasse zwischen der Insel Wight und der Küste) ist eine der schönsten Rheden der Welt.

Die Nebeninsel Irland ist an prächtig gestalteten, tiefen Naturhäfen fast noch reicher als die Hauptinsel. Die Ostseite, wo die Fluten des Oceans weniger kräftig an der Zerstörung des Landes arbeiten, ist aber auch auf dieser Insel am schlechtesten damit ausgestattet. So ist die Bucht von Dublin in ihrem innersten Winkel zu seicht und in der Nähe ihres Ausganges dem Seegange zu stark geöffnet, und ähnlich verhält es sich auch mit dem Belfast Lough, der bis Belfast nur durch Flut von großen Schiffen befahren werden kann. Eine schöne Bucht gewährt dagegen der Lough Foyle (die Bucht von Londonderry) im Norden, vor allen aber die Westküste und Südküste mit ihren fjordenartigen Einschnitten sind an ähnlichen Buchten überreich. Wenn darunter nur die Shannonmündung und die Bucht von Cork eine höhere Bedeutung erlangt haben, so liegt das ähnlich wie bei Nordschottland lediglich an dem armen Hinterlande, das Irland besonders in seinem Nordwesten gewährt. So z. B. ist der schöne Valentiahafen im Südwesten, von dem die meisten transatlantischen Kabel ausgehen, nur als Nothafen von Wichtigkeit.

§ 241. Die britische Hauptinsel ist im Süden und Osten (also im eigentlichen England) vorwiegend Flachland, im Nordwesten dagegen (in Schottland und Wales ꝛc.) Gebirgsland.

Das schottische Gebirgsland zerfällt durch die eigentümliche Thalbildung Schottlands in drei von einander getrennte Abteilungen, das nordschottische, das mittelschottische und das südschottische Gebirgsland. Das nordschottische Gebirgsland ist im wesentlichen eine wilde, von Sumpf und Heidekraut sowie von nackten Felsen eingenommene Hochebene, die sowohl steil nach dem Atlantischen Oceane, als auch nach dem tiefeingeschnittenen Thale des Kaledonischen Kanals hinab stürzt. Der Ben Wyvis (c. 1100 m) ist der kulminierende Gipfel. Im Osten des nordschottischen Hochlandes breiten sich schmale Ebenen aus, die zum Teil fruchtbar und gut kultiviert sind. Die genannte Abteilung des schottischen Berglandes selbst ist produktiv nur durch Schaf- und Rinderzucht sowie in den Thälern durch Gerstenbau. Das mittelschottische Bergland erreicht eine bedeutendere Höhe, namentlich in seinem nordwestlichen Teile (Ben Nevis 1343 m und Ben Macdui 1309 m). Es ist ebenfalls zu einem großen Teile von nackten Felsen, Sümpfen und Haiden bedeckt und namentlich in den höheren Teilen absolut steril. Der Moor of Rannoch insbesondere ist eine der schauerlichsten Wüsten Europas. Im Osten und Südosten fällt auch das mittelschottische Gebirgsland zu sanfteren Hügeln und schmalen Küstenebenen ab, die teilweise sehr fruchtbar sind und Gersten- und Obstbau gut möglich machen. Die Viehzucht konnte sich in dem letztgenannten Teile des schottischen Berglandes natürlich auch in einem höheren Grade entwickeln als in dem erstgenannten. Die östlichen Thäler enthalten zum Teil prächtige Fichtenwälder. Das breite Tiefland, das sich zwischen dem mittelschottischen und südschottischen Gebirge von dem Firth of Forth bis zum Firth of Clyde erstreckt, ist in seiner stark wellenförmigen Bodenbildung dem englischen Tieflande sehr ähnlich und trägt an

seiner Oberfläche reiche Getreidefelder, während es in seinem Innern unerschöpfliche Schätze an Kohlen und Eisen enthält. Das südschottische Bergland erreicht an Höhe die vorhergenannten bei weitem nicht (im Broad Law c. 800 m). Reich angebaute Thäler wechseln hier mit Bergweiden, Bergwäldern und Heiden. Das eng mit dem südschottischen Berglande verwachsene Cheviotgebirge, an der Grenze von Schottland und England, erreicht ebenfalls nur unbeträchtliche Höhen und ist jenem in seiner Natur durchaus ähnlich. Mit ihm in Verbindung steht die sogen. Penninische Kette, welche im Grunde genommen aus einer ganzen Reihe von Bergmassen besteht, die ebenfalls auf ihrem Rücken fast nur Sumpf und Heideland tragen (Croß Fell 892 m), die aber in ihrem höhlenreichen Kohlenkalksteine ausgedehnte Kohlenfelder sowie auch reiche Eisenerzlagerstätten enthalten.

Das cumbrische Gebirge ist mit der penninischen Kette innig verwachsen und außer durch seine Naturschönheiten (Seen, Wasserfälle und romantische Thäler) ebenfalls von hoher Wichtigkeit durch Erzgänge und Graphitlager sowie durch Kohlenfelder.

Das Gebirgsland von Wales besteht aus einer ganzen Reihe bunt durcheinander geworfener Bergmassen, Bergketten und Plateaus, die im allgemeinen in der Nachbarschaft der Westküste ihre bedeutendste Höhe erreichen (im Snowdon 1094 m), und die an Wildheit und Öde zum Teil mit den nord- und mittelschottischen Gebirgen wetteifern. Freundlicher ist das Gebirge in den nach Osten geöffneten Thälern der Severn, Wye rc. Die reichen Weidegegenden bieten der Viehzucht, die silurischen, devonischen und karbonischen Gesteine, aus denen das Gebirge sich zusammensetzt, dem Bergbau gute Vorbedingungen. Südwales ebenso wie Nordwales insbesondere gehören dadurch zu den ersten Kohlen- und Eisengegenden des Landes, auch an Zink-, Blei-, Kupfer- und Kobalterzen ist das Gebirge von Wales aber sehr reich.

Das englische Tiefland ist viel stärker wellig als das deutsche, da unter den zumeist sehr fruchtbaren lockeren Bodenschichten fast überall in geringerer Tiefe feste Felsschichten liegen. Fast nur die sumpfigen Fendistrikte an dem Washbusen, die erst durch künstliche Entwässerung in ertragreiches Marschland verwandelt worden sind, müssen als vollkommene Ebenen bezeichnet werden. Die stark ausgeprägte Wellenform des englischen Tieflandes trägt nicht nur neben den zahlreichen Baumgruppen, die es bedecken, wesentlich mit dazu bei, der englischen Landschaft etwas Freundliches, Parkartiges zu geben, sondern mit ihr hängt es auch zusammen, wenn auch hier noch ein beträchtlicher Reichtum an Bodenschätzen (Kohlen und Eisen) zu Tage gefördert werden kann.

Die Insel Irland ist in ihrem Innern eine wellenförmige Ebene. Die Gebirge, die an dem Rande der Insel liegen, — die Wicklow Hills bei Dublin, das Basaltplateau von Antrim im Norden von Belfast, das Bergland von Donegal im Nordwesten und die Kerryhills (in dem Carrantuo-Hill 1040 m) — erreichen aber keine sehr bedeutende Höhe, und vor allen Dingen bilden sie keinen geschlossenen Wall um die Insel, so daß sie den Verkehr ins Innere also nur in einem sehr geringen Maße erschweren. Dagegen tragen sie sehr wesentlich dazu bei, das Gefäll der Flüsse zu hemmen und zahllose Seen und Sümpfe in dem Lande zu schaffen, so daß die

produktive Fläche des Landes dadurch um ziemlich 12 % vermindert wird. Der Boden der irischen Ebene ist außerordentlich fett und fruchtbar, für den Getreidebau aber ähnlich wie der holländische Boden vielfach zu feucht und zu schwer. Die reichen Kohlenschätze, welche die Centralebene einst enthielt — ihr Boden besteht in der Hauptsache aus Schichten der Kohlenformation! — sind durch die gewaltigen Niederschläge, die auch in den früheren geologischen Zeiten auf die Insel niederstürzten, bis auf wenige dürftige Reste zerstört und in das Meer hinausgespült worden. Auch Erzlagerstätten enthalten die irischen Gebirge nur wenige.

§ 242. Das **Klima** der britischen Inseln ist ausgeprägter oceanisch als in irgend einem anderen Lande Europas. Die Winter sind mild (Dublin + 5°, Edinburgh + 3°, London + 2° Januartemperatur), ebenso aber auch die Sommer (Dublin + 16°, Edinburgh + 15°, London + 17° Julitemperatur). Infolge dessen gedeihen die immergrünen Gewächse vorzüglich, reifen aber freilich ihre Früchte nicht, sowie ja in den nördlichen und westlichen Teilen des Landes sogar die Getreideernte infolge mangelnder Sommerwärme zuweilen fehlschlägt. Die Feuchtigkeit ist auf den britischen Inseln selbstverständlich eine sehr bedeutende, und in zahlreichen Gegenden Schottlands und Irlands zählt man gegen 250 Regentage. Es finden sich in Großbritannien die regenreichsten Gegenden Europas (The Stye in Cumberland 480 cm, Cork sowie Plymouth über 100 cm, London immer noch über 60 cm).

Wenn das Klima des britischen Reiches hinsichtlich der eigentlichen Ackerbauproduktion kaum als ein günstiges bezeichnet werden kann, so muß dasselbe dagegen als äußerst günstig gelten bezüglich der Viehzucht, indem es einen reichen Wiesenwuchs begünstigt, und ebenso auch bezüglich des Verkehrs, indem es die Flüsse und Kanäle auch während des Winters vom Eise frei hält.

§ 243. Die charakteristischen Eigenschaften der britischen **Flüsse** sind im allgemeinen: gleichmäßige Wasserfülle, niedere Wasserscheiden, geringes Gefäll, Freiheit von Wintereis und mächtige Gezeiteneinwirkung — Eigenschaften, die dem britischen Handel und Verkehre selbstverständlich sehr förderlich sein müssen. Auf der Hauptinsel fließen die bedeutendsten Flüsse, ähnlich wie in Skandinavien nach Osten.

Die Themse ist auf ihrem ganzen Laufe ein Tieflandsstrom, der an Ausdehnung seines Gebiets und an Lauflänge noch hinter der deutschen Ems und hinter der französischen Charente zurücksteht, der aber nichtsdestoweniger, weil er eben alle die oben genannten Eigenschaften der britischen Flüsse in sich vereinigt, einen Schiffahrtsverkehr aufweist, wie kein zweiter Strom der Erde. Das Themsegebiet bildet einen der reichsten Ackerbaudistrikte Englands. Schiffbar ist der Fluß bereits oberhalb Oxford, also auf nahezu 19/20 seines Laufes. Mit den Nachbarflüssen (Severn, Ouse, Trent und Mersey) ist er durch Kanäle verbunden, so daß auch die wichtigen Kohlen- und Industriebezirke im Westen Englands in sein Verkehrsgebiet hineingezogen werden.

Die Große Ouse ist von oberhalb Bedford, der Nen von Northampton an schiffbar.

Der Humber ist der Hauptabfluß der Penninischen Kette und entsteht

aus dem Trent und der Ouse, die beide — erstere schon weit oberhalb Nottingham (Burton), letztere schon oberhalb York — schiffbar sind. Das Gebiet dieses Stromes ist durch Ackerproduktion sowie durch Mineralschätze und durch hochentwickelte Industriethätigkeit das reichste Großbritanniens.

Die Wear wird bei Durham, der Tyne bei Newkastle schiffbar.

Die schottischen Flüsse Tweed, Forth, Tay, Dee, Spey und Clyde sind infolge der starken Neigung des schottischen Bodens muntere, rasch fließende Bergströme mit zahlreichen Kaskaden und reichen Wasserkräften, die aber infolgedessen oberhalb ihrer Mündung unschiffbar sind. Nur ihre Ästuarien spielen zum Teil in der Schiffahrt eine hervorragende Rolle (Clyde und Tay).

Eine ähnliche Beschaffenheit wie die schottischen Flüsse besitzen auch noch der Eden und der Ribble, die deshalb ebenfalls erst an ihren Mündungen schiffbar werden.

Der Mersey entströmt der Penninischen Kette und ist bereits oberhalb Manchester schiffbar. Seine Rolle als Schiffahrtsstrom ersten Ranges erhält er aber ebenfalls erst in seinem Ästuarium bei Liverpool, das auch Riesenfahrzeugen bequem zugänglich ist.

Die Severn ist der Hauptabfluß des Gebirgslandes von Wales und hat in ihrem Oberlaufe, gleich den schottischen Strömen, ein starkes Gefäll. Sie wird aber von Shrewsbury an schiffbar. Da sie mit dem Mersey und Trent ebenso wie mit der Themse durch Kanäle in Verbindung steht, so fällt vor allen Dingen der Industriebezirk des Staffordshire in ihr Verkehrsgebiet.

Der wichtigste Fluß Irlands ist der Shannon, der an Ausdehnung seines Gebietes und an Lauflänge auch die Themse übertrifft. Derselbe hat ein schwaches Gefäll und erweitert sich an verschiedenen Punkten zu großen Seen (Loug Ree, Lough Derg). Merkwürdigerweise ist sein Gefäll in seinem unteren Laufe stärker als in seinem Oberlaufe. Schiffbar ist er fast von seiner Quelle an, aber in seinem Unterlaufe müssen Stromschnellen durch kurze Lateralkanäle umgangen werden.

Von anderen Flüssen ist noch der Barrow, der bei Waterford mündet, nennenswert.

Unter den großen Seen Irlands muß namentlich der im Nordosten gelegene Lough Neagh, der an Größe den Bodensee ziemlich erreicht, erwähnt werden.

§ 244. Die Bevölkerungsverhältnisse. Hinsichtlich der Sprache ist zwar ähnlich wie in Deutschland nur noch ein kleiner Bruchteil der Bevölkerung (gegen 7 %) der herrschenden Nationalität nicht assimiliert, nichtsdestoweniger aber ist die Spaltung der Bevölkerung in Engländer, Schotten, Welsche und Iren noch heute eine sehr schroff ausgesprochene, und die Iren namentlich führen noch heute einen so erbitterten Kampf gegen die Engländer, daß das wirtschaftliche Leben des Staates dadurch sehr bedeutend geschädigt wird. Charakteristisch für den Kampf ist der Geheimbund der Fenier, und Macaulay nennt Irland sehr mit Recht „das kranke Glied am englischen Staatskörper." Die nationale und geographische Spaltung zwischen Iren und Engländern geht übrigens Hand in Hand mit religiöser Spaltung, da die Iren zu einem großen Teile bigotte Katholiken, die Engländer

und Schotten dagegen vorwiegend Protestanten (Anglikaner, Presbyterianer ꝛc.) sind. Von den 35 Mill. Bewohnern Britanniens sind reichlich 6 Mill. katholisch. Sehr schroff ist schließlich auch die Spaltung des englischen Volkes in Besitzende und Proletarier, in Irland insbesondere sind die großen Grundbesitzer vorwiegend Engländer, die besitzlosen Pächter und Arbeiter dagegen Iren.

Die Volksbildung steht in Großbritannien, namentlich aber in Irland auf einer sehr niedrigen Stufe.

Als hervorstechende Züge des britischen Nationalcharakters dürfen vor allen Dingen Unternehmungsgeist, Wagelust, Energie und Ausdauer bezeichnet werden, Eigenschaften, die der britischen Handelsmacht natürlich in sehr hohem Maße zu gute gekommen sind.

Die Dichtigkeit der Bevölkerung ist namentlich im eigentlichen England eine sehr große, so daß dieser Landesteil nur in dieser Hinsicht von Belgien übertroffen wird. Kein Staat Europas besitzt so viel Großstädte (über 100 000 E.) als Großbritannien; die geringste Zahl von Großstädten (2) besitzt Irland.

Ähnlich wie in Deutschland und umgekehrt wie in Frankreich ist die jährliche Bevölkerungszunahme in dem britischen Reiche eine sehr starke (dreimal so stark als in Frankreich). Es ist infolgedessen jederzeit ein starker Auswandererstrom nach den transoceanischen Ländern gegangen, und die Blüte des englischen Kolonialreiches hat darin eine ihrer festesten Stützen. Dank dieser Auswanderung ist heute die englische Sprache die Muttersprache von etwa 95 Mill. Menschen (d. i. von $^1/_{15}$ der gesamten Menschheit) geworden, ein Umstand, der dem britischen Handel und Verkehre begreiflicherweise sehr förderlich ist. (Das Deutsche ist die Muttersprache von c. 65 Mill., das Spanische von c. 48 Mill., das Französische von c. 40 Mill.) Bezüglich dieser Verhältnisse erscheint Irland übrigens wieder als das kranke Glied des britischen Reiches, insofern dasselbe statt einer Bevölkerungszunahme eine starke Bevölkerungsabnahme aufweist.

§. 245. Die Produktionsverhältnisse. Die Naturproduktion aus dem Pflanzenreiche ist in dem britischen Inselreiche weit eher eine arme als eine reiche zu nennen. In den Zeiten, wo man dem Boden nur an seiner Oberfläche Reichtümer abzugewinnen verstand, galt deshalb Britannien sehr mit Recht als einer der vernachlässigtsten und armseligsten Erdräume Europas. Heute wendet man zwar in dem britischen Reiche die Errungenschaften der Agrikulturchemie, die künstlichen Düngemittel und die Maschinenthätigkeit in solchem Umfange auf den Ackerbau an, wie in keinem anderen Lande Europas, nichtsdestoweniger aber erzeugt der britische Boden kaum die Hälfte der Feldfrüchte, die die Bewohner des Landes zu ihrer Ernährung nötig haben. Die Ernte beträgt im Durchschnitt nur etwa 30 Mill. hl Weizen, 33 Mill. hl Gerste und 62 Mill. hl Hafer. Der Roggenbau ist ähnlich wie in Frankreich ganz unbedeutend. Der Wald ist ebenfalls auf den britischen Inseln dünner als in irgend einem anderen Lande Europas (3 % der Landfläche), und wenn die Inseln von der Waldverwüstung keine so übeln Folgen spüren, wie es in Frankreich, in der Schweiz und in Spanien der Fall ist, so verdanken sie das in erster Linie dem oceanischen Klima, sowie der allgemein verbreiteten Sitte, im freien Felde einzelne

Bäume zu hegen. Nur in Schottland giebt es noch schöne Fichtenwälder. — Während der Weinstock den grauen Himmel der britischen Inseln meidet, so gedeihen die gewöhnlichen Obstsorten bis in den Norden Schottlands hinauf, wenn sie auch hinsichtlich der Qualität den französischen nicht zur Seite gestellt werden können. Da der Südosten Großbritanniens die kontinentalste Lage und die heißesten Sommer besitzt, so liefert derselbe den besten Hopfen. Durch Flachsbau sind namentlich Irland und Schottlaud ausgezeichnet. Der Wiesenwuchs ist allenthalben, ganz besonders aber in Irland (die „grüne Insel“ oder „Smaragdinsel“!) ein überaus reicher. Damit sind aber der britischen Viehzucht die vorzüglichsten Bedingungen ihrer Blüte gegeben. Berühmt ist vor allen Dingen die britische Pferdezucht (2 Mill.), und England darf sich sowohl der schnellsten Rennpferde, als auch der stärksten Zugpferde (Londoner Brauerpferde!) rühmen. Nicht minder bedeutend ist auch die Rinderzucht (10 Mill.), die zwar den Fleischbedarf der britischen Nation wieder bei weitem nicht deckt, die aber doch große Mengen von Produkten auch für den Export liefert (Chesterkäse). Schafe besitzt das Land 35 Mill. Auch der Wollbedarf wird aber durch diese große Zahl (die sich durch den dürftigen Heideboden in zahlreichen Teilen Britanniens erklärt) bei weitem nicht gedeckt. Die Schweine sind am zahlreichsten in England, die Ziegen in Wales.

Von unermeßlicher Bedeutung für den Nationalreichtum des britischen Reiches ist die Fischerei, die namentlich von Schottland und Irland aus aufs eifrigste betrieben wird, und die allein in Schottland 14 000 Böten und 100 000 Menschen Beschäftigung gewährt.

Der Schwerpunkt der britischen Urproduktion liegt aber weder in der pflanzlichen, noch in der tierischen, sondern in der Mineralproduktion, hinsichtlich deren der britische Staat seinesgleichen in der ganzen Welt nicht hat. Aus seinen 18 großen Kohlenrevieren, die insgesamt eine Fläche von 23 000 qkm einnehmen, liefert das Land jährlich mehr als 2 600 000 000 Ctr. des wichtigen Brennmaterials, d. i. einen Ertrag, welcher der Ausbeute aller übrigen Länder der Erde zusammen genommen gleich kommt. Der britische Handel wird durch diesen Produktionszweig nicht nur dadurch sehr bedeutend gefördert, daß die Kohlen in der Dampfmaschine den Haupthebel der modernen Industrie bilden, sondern auch dadurch, daß durch die Kohlen ein schweres Gut für die genügende Belastung der Schiffe bei der Ausfahrt von England geboten wird. Am bedeutendsten ist die Kohlenförderung in den Revieren von Newcastle, Glasgow, Leeds, Birmingham, Manchester, Südwales und Cumberland. Eisen erzeugt Großbritannien ziemlich 130 Mill. Centner, also ebenfalls ein weit größeres Quantum als alle übrigen europäischen Staaten zusammengenommen. Auch die amerikanische Eisenproduktion wird von den britischen um mehr als um das Doppelte übertroffen. Am bedeutendsten ist die Eisenproduktion in Südwales, Schottland, Staffordshire (Birmingham), Derbyshire, Yorkshire (Sheffield- und Clevelanddistrikt), Northumberland (Darlington) und Cumberland (Barrow-in-Furneß). Ziemlich 1000 Hohöfen, von denen freilich heute nur etwa die Hälfte in Thätigkeit ist, beschäftigt sich damit, das Eisen, welches in diesen Gegenden gewonnen oder welches aus Algier, Spanien, Schweden 2c. herbeigebracht wird, zu verhütten.

Von anderen Mineralien erzeugt Großbritannien vor allen Dingen noch Zinn, in Cornwall und Devonshire (200 000 t, d. i. 12/13 der gesamten europäischen Produktion). Kupfer gewinnt Großbritannien nahezu ebensoviel wie das ganze übrige Europa, namentlich in Cornwall, Devonshire, Staffordshire und auf Anglesey. Blei sowie Zink erzeugt Großbritannien weniger als Spanien und Deutschland, in beträchtlichen Mengen finden sich aber die beiden Metalle in Wales, Derbyshire, Cumberland und Northumberland. Die Steinsalzproduktion ist eine sehr bedeutende im Südosten von Liverpool (Cheshire).

Angesichts der ungeheuren Kohlen- und Eisenproduktion vor allen Dingen kann Großbritannien den Mangel an edlen Metallen leicht missen.

§ 246. Die industrielle Produktion. Der gewaltige Mineralreichtum und die guten natürlichen Abzugsstraßen im Vereine mit dem britischen Erfindungs- und Unternehmungsgeiste und mit einer glücklichen Wirtschaftspolitik der Regierung haben die britische Industrie aus schwachen Anfängen rasch der denkbar höchsten Entfaltung entgegengeführt, und namentlich seit der Erfindung der Dampfmaschine (James Watt 1765) hat das englische Volk die anderen Völker der Erde in den meisten Industriezweigen weit überflügelt.

An der Spitze der britischen Industriezweige steht heute die Baumwollenindustrie, die mit ihren 500 000 Arbeitern und mit ihren 40 Mill. Feinspindeln (67 % aller europäischen) fähig ist, die ganze Welt mit Baumwollengewändern zu versorgen, und die die gesamten britischen Interessen so sehr beherrscht, daß man spottweise die Baumwolle als den König von England bezeichnen durfte („King Cotton"). Von dem in Europa verarbeiteten Rohmateriale verspinnt Großbritannien allein reichlich die Hälfte (12½ Mill. Ctr.), und alle englischen Maschinen zusammengenommen würden in einer Minute einen Faden erzeugen können, der mehr als 20 000 Meilen lang, und der also genügend wäre, den ganzen Erdball in seiner größten Umfangslinie viermal zu umspannen. Die Baumwollenindustrie hat ihren Hauptsitz in Lancashire, in und um Manchester.

Die Wollindustrie beschäftigt gegen 5½ Mill. Spindeln und nahe an 300 000 Arbeiter, so daß sie also der französischen etwa ebenbürtig zur Seite steht. Die wichtigste Wollindustriegegend ist Yorkshire (Leeds, Bradford, Huddersfield, Halifax ꝛc.).

Die Leinenindustrie ist durch nahezu 1½ Mill. Spindeln und durch 130 000 Arbeiter repräsentiert, so daß das britische Reich auch in dieser Hinsicht alle kontinentalen Staaten Europas weit überragt. Ihre Hauptsitze hat diese Industrie in der irischen Provinz Ulster (Belfast, Armagh ꝛc.) und nächstdem in Schottland (Dundee).

Die Hanfindustrie blüht vor allen Dingen in den großen Häfen.

Die Juteverarbeitung hat seit dem Krimkriege, wo Rußland keinen Hanf und Flachs nach England lieferte, einen bedeutenden Aufschwung gewonnen, namentlich in Schottland.

Die englische Seidenindustrie strebt zwar ebenfalls mächtig empor, steht aber doch hinter der französischen noch bedeutend zurück (850 000 Spindeln).

Die Spitzenindustrie hat in Nottingham, Derby und Leicester, die

Strumpfwirkerei in denselben Städten, die Teppichfabrikation in Kidderminster und die Modewarenindustrie in London ihren Hauptsitz.

Die Lederfabrikation ist in Bristol und London, die Schuhwarenindustrie in Northampton, Leicester, Stafford 2c. am höchsten entwickelt, die Papierindustrie in und bei London. In und um London steht auch die Bierfabrikation und die Zuckerraffinerie in höchster Blüte.

Nicht weniger als die Textilindustrie ist die Metallwarenindustrie Britanniens entfaltet. Dieselbe beschäftigt mehr als 300 000 Arbeiter, daneben aber auch eine ungeheure Menge von Dampfhämmern, Walzwerken und Maschinen der verschiedensten Art, so daß sie ein weit größeres Quantum von Maschinen, Eisenbahnschienen, Schiffsankern, Schrauben, Schlössern, Messern, Stahlfedern, Nähnadeln 2c. zu liefern fähig ist, als diejenige aller kontinentalen Staaten Europas zusammengenommen. Ihre Hauptsitze hat die Metallindustrie in Staffordshire und in den angrenzenden Distrikten, namentlich in Birmingham. Die Messerindustrie ebenso wie die Panzerplattenfabrikation ist die Spezialität von Sheffield, die Kanonen- und Gewehrfabrikation diejenige von Birmingham, Wolverhampton, Woolwich, Elswick (Armstrong!) 2c.

Die Bijouteriewarenindustrie ebenso wie die Uhrenindustrie blüht am höchsten in London und Birmingham.

Durch Thonwarenindustrie und Porzellanfabrikation zeichnet sich der sogen. Potterydistrikt in Staffordshire sowie London und Bristol aus, durch Glasindustrie Newcastle, London, Stoke, Birmingham, Bristol und Glasgow.

§ 247. Die Handels- und Verkehrsverhältnisse. Vor dem Zeitalter der großen transoceanischen Entdeckungen, als das britische Inselreich noch an dem Rande der bekannten Erde und an der Schwelle der großen atlantischen Wasserwüste lag, und als die Kohlen- und Eisenschätze des Landes noch unbekannt und unbenutzt im Schoße der Erde ruhten, wurde dasselbe nur schwach von den Strömungen des internationalen Handels und Verkehrs berührt. Als Britannien aber durch die Entdeckung des Kolumbus in den Mittelpunkt der konsumtions- und produktionsfähigsten Erdräume versetzt wurde, als gleichzeitig die Industrie des Landes sich auf ihren natürlichen Grundlagen höher und höher zu entfalten begann, und als vor allen Dingen aus den inneren Entwicklungskämpfen der Nation der starke britische Einheitsstaat mit seiner fest organisierten parlamentarischen Regierung hervorging, da wurde auch seine Rolle in dem Handels- und Verkehrsleben der Völker eine außerordentlich aktive. Britannien trat mit ein in den Wettbewerb der Nationen um transoceanischen Kolonialbesitz, es verdrängte seine übermächtigen Konkurrenten durch energische Maßregeln (Navigationsakte) aus den nationalen Häfen, und es legte auf diese Weise den Grund zu einer Handelsmacht und Handelsblüte, die ihresgleichen in der Welt niemals gehabt hat. Heute darf Großbritannien mit gutem Grunde bezüglich des Handels- und Verkehrslebens als das Herz der Welt, als das eigentliche „Reich der Mitte" bezeichnet werden. Die einzelnen Wirtschaftsgebiete der Erde haben mit wenigen Ausnahmen ihre stärkste Handelsbewegung in der Richtung auf England: nach England oder via England ihre Exportartikel

versendend, und aus England oder via England ihre Importartikel empfangend. Bezüglich des Handels und Verkehrs sind also die Völker der Erde gewissermaßen ohne Ausnahme den Engländern tributpflichtig.

Die Handelsbewegung Britanniens beträgt gegenwärtig weit mehr als 12 000 Mill. M. (1880: sogar fast 14 000 Mill.) also nahezu 1/3 der gesamten Handelsbewegung Europas, oder ungefähr so viel als diejenige von Deutschland und Frankreich zusammen genommen. Wenn die britische Handelsflotte sogar reichlich sechs mal so groß als die deutsche und reichlich acht mal so groß als die französische ist — c. 8 1/3 Mill. t —, so erklärt sich das daraus, daß die Engländer als Verkehrsinstrument für ihren Außenhandel keine Eisenbahnen, sondern nur die Flotte besitzen. Die Leistungsfähigkeit der britischen Flotte wird aber noch sehr beträchtlich erhöht dadurch, daß dieselbe zu einem großen Teile (35 %) aus Dampfern besteht. Dieser Umstand vor allen Dingen macht es begreiflich, daß die Engländer als die Frachtfuhrleute der ganzen Welt fungieren, und daß sie den nationalen Flotten aller Länder der Erde — in Newyork, Bordeaux, Havre, Hamburg und Bremen so gut wie in Genua, Venedig und Triest — die Güter für den Transport wegnehmen. — In den Häfen des britischen Reiches liefen im J. 1878 nahe an 350 000 Schiffe mit einem Gehalte von 63 Mill. t. ein.

Hinsichtlich der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes (zieml. 28 000 km) steht Britannien nur hinter Belgien zurück, und der Personenverkehr ist auf den britischen Bahnen z. B. etwa sechsmal so stark als auf den französischen. Die britischen Telegraphenlinien haben eine Gesamtlänge von 41 000 km, d. i. etwa 2/3 der deutschen, dieselben werden aber weit stärker als die deutschen in Anspruch genommen, da sie reichlich doppelt so viel Depeschen (jährlich 23 1/2 Mill.) zu befördern haben. Die Landstraßen sind allenthalben in Großbritannien sehr gute. Die Kanäle (c. 5000 km) haben dagegen für den binnenländischen Verkehr der Gegenwart nur eine geringe Bedeutung, da sie sämtlich aus alten Zeiten stammen, zumeist schmal und seicht sind und hinsichtlich des Systems keinerlei Uebereinstimmung zeigen. — Die britische Post hat alljährlich etwa 1 1/2 Milliarde Sendungen zu expedieren.

Der größte Teil der britischen Handelsbewegung richtet sich nach den Vereinigten Staaten (c. 14 %, vorwiegend Import), nach Britisch-Indien (ziemlich 11 %), nach Frankreich (reichlich 10 %), nach Deutschland (ziemlich 9 %, vorwiegend Export), nach Holland (5 1/2 %) und nach Rußland (4 %).

Die britische Einfuhr erstreckt sich vor allen Dingen auf Nahrungsmittel (44 % der Gesamtausfuhr), Rohstoffe (20 %) und Halbfabrikate (11 %); die Ausfuhr auf Industrieartikel und Kohlen. Eine eigentümliche Erscheinung, die den britischen Handelspolitikern Sorge verursacht, ist es, daß der Wert der Ausfuhr (1878: 4910 Mill. Mark) sich beständig vermindert, während der Wert der Einfuhr (1878: 7375 Mill. Mark) in beständigem Wachsen begriffen ist. Das eifrige Bestreben der Engländer, sich unter den Wilden neue Absatzgebiete für ihre Industrieerzeugnisse zu eröffnen, vermag diese Unterbilanz des britischen Handels nicht zu beseitigen, da die Kulturstaaten Europas und Amerikas ebenso wie sogar die britischen Kolonien durch Schutzzölle die britischen Industrieartikel ausschließen. Da-

durch, daß die Engländer die Kapitalmasse, welche sich während der beiden letzten Jahrhunderte in ihren Händen aufgehäuft hat, in allen Ländern der Erde arbeiten lassen — in den Bergwerken Perus und Brasiliens, in den Baumwollenplantagen Egyptens und Indiens, in den Dampf-Eisenbahnen Uruguays und in den Pferde-Eisenbahnen Deutschlands, in deu transoceanischen Telegraphenlinien 2c. — sind sie übrigens weit davon entfernt, durch die angegebene Unterbilanz ärmer zu werden. Der englische Nationalreichtum, der bedeutender ist als derjenige jeder anderen Nation — man schätzt ihn auf 170 Milliarden Mark — ist vielmehr noch beständig im Wachsen begriffen und steigerte sich z. B. in dem Jahrzehnt von 1870—1880 um etwa 30%.

Eine der stärksten Stützen der britischen Handelsblüte ist ohne Zweifel das ungeheure Kolonialreich, das in der geschicktesten Weise regiert und verwaltet wird. Indien ist in jeder Beziehung die wichtigste unter den britischen Besitzungen, doch auch Kanada und die australischen und südafrikanischen Kolonien haben als Lieferanten von Rohstoffen und als Abnehmer von Industrieartikeln eine hervorragende Bedeutung. Die zahlreichen kleinen Inseln und Küstenpunkte, die die Briten besetzt halten, dienen ihnen vor allen Dingen als Kohlen- und Wasserstationen und als militärische Stützpunkte zur Aufrechterhaltung ihrer Seemacht; so namentlich auch die europäischen Besitzungen Helgoland, Guernsey, Gibraltar und Malta.

Die einzelnen Kronländer und ihre Handelsplätze.

§ 248. 1. Das Königreich England mit Wales bildet an Fläche (151 000 qkm) ziemlich die Hälfte, an Volkszahl (25,968 000) aber reichlich 5/7 des britischen Reiches und zeichnet sich infolgedessen vor den anderen Landesteilen auch durch eine ungemein starke Volksdichtigkeit aus (ziemlich 9200 pro Q.M.). Den Süden der Hauptinsel umfassend (bis zum Tweed), ist es vorwiegend Flachland, und nur der Nordwesten und Südwesten des eigentlichen England sowie die Halbinsel Wales ist gebirgig. So ist England das eigentliche Ackerland des Reiches, und der bei weitem größte Teil der britischen Ernte kommt auf seine Rechnung. Ebenso ist es den anderen Landesteilen aber auch durch seine Viehzucht und durch seine Mineralproduktion weit überlegen. Kein Wunder, daß sich dieser Landesteil die übrigen sowohl politisch unterworfen hat, als daß er sie auch bezüglich der Industrie und des Handels- und Verkehrslebens sowie bezüglich des Reichtums weit überragt. Nicht blos finden sich also in England die gewaltigsten Handels- und Industriestädte, sondern das Netz der verschiedenartigen Verkehrswege ist hierselbst auch das dichteste. Das Eisenbahnnetz von England und Wales, für sich allein angesehen, übertrifft auch selbst das belgische an Dichtigkeit ganz beträchtlich.

§ 249. London (reichlich 3 4/5 Mill. E.), die größte Stadt der Erde, die ihresgleichen auch in der ganzen Geschichte niemals gehabt hat, ist die erste aller Handelsmetropolen und der wichtigste Knotenpunkt aller großen Weltverkehrsstraßen. Durch seine Lage — in der Zirkelmitte der Landhalbkugel, an der durch die Flut begünstigten und den größten Seeschiffen zugäng-

lichen Themsemündung, an dem Rande des reichsten Agrikulturdistriktes, und an der Südostküste Englands, wo es noch alle geographischen Vorteile des britischen Inselreiches genießt, zugleich aber den Verkehr mit dem kontinentalen Europa am leichtesten vermitteln kann — erscheint es zu einem Welthandelsplatz ersten Ranges schon von der Natur prädestiniert, und höchstens würden Rotterdam, Antwerpen und Hamburg in dieser Beziehung mit ihm wetteifern können.

Schon der römische Schriftsteller Tacitus kennt London als eine durch Handel und Verkehr hoch berühmte Stadt (Copia negotiatorum et commeatu maxime celebris), so daß sich also jene Gunst der geographischen Lage schon seit uralten Zeiten geltend gemacht hat. Mit der Entwickelung des britischen Staatswesens und der britischen Handelsblüte aber mußte sich natürlich auch diejenige der in der angegebenen Weise begünstigten Hauptstadt ins Ungemessene steigern. Die Erweiterung des Themsehafens durch eine große Zahl von Riesendocks spiegelt dieses Aufblühen des Welthafens deutlich wieder. Die Schiffahrtsbewegung Londons beträgt gegenwärtig mehr als 10 Mill. t (ohne den Küstenhandel), und der Wert seines Handels beläuft sich auf etwa 4000 Mill. Mark, so daß sich also so ziemlich 1/3 des britischen Außenhandels in London konzentriert. Aus dem Charakter Londons als Hauptstadt erklärt es sich, daß es vor allen Dingen den Handel und Verkehr mit den britischen Kolonien, namentlich mit Indien, Australien, Afrika und Westindien und mit den ostasiatischen Reichen (China und Japan) in seinen Händen hat. Der Warenverkehr ist selbstverständlich der universalste, den es auf der Erde in einer Welthandelsstadt geben kann, namentlich sind es aber Thee, Kaffee, Zucker, Tabak, Gewürze, Spirituosen, Indigo, Seide, Wolle rc., in denen London den Weltmarkt beherrscht.

Das innere Getriebe der Weltstadt, deren Häusermeer von keinem Punkte vollkommen zu überschauen ist, hat selbstverständlich seinesgleichen ebenfalls in der ganzen Welt nicht. Eastend, der am östlichsten gelegene Stadtteil nebst seinen Dependenzen, ist die eigentliche Hafenstadt, die Hauptausgangs- und Haupteingangspforte des mächtigen Stromes von Waren, der sich ohne Unterbrechung von und nach London bewegt. Die Riesendocks, die Riesenmagazine und die Riesenkeller nebst den Wohnungen des Arbeiterproletariats sind für diesen Stadtteil die charakteristischen Erscheinungen. Die City, der alte Kern von London, — während des Tages der Sitz des buntesten Treibens, während der Nacht von Menschen ganz verlassen — ist die eigentliche Geschäftsstadt, das kalkulierende, die Warenbewegung dirigierende Hirn der ungeheuren Handelsmetropole. Hier findet sich außer dem unheimlichen Tower, der den Eingang von der Seeseite her bewacht, das ungeheure Hauptpostamt, das täglich gegen 1 Mill. Postsendungen nach den verschiedensten Teilen der Erde befördert; die fensterlose Bank von England, das erste Kreditinstitut der Welt, das in seinen feuer- und diebssicheren Räumen die gewaltigsten Schätze von gemünztem und ungemünztem Edelmetall und von Wertpapieren aufgespeichert enthält; die Börse von London; und zahllose Geschäftslokale, Bankhäuser, Versicherungsanstalten rc. — Westend und Westminster mit ihren Parks, Alleen, Palästen, Clubhäusern, Theaters, mit dem königlichen Residenzschlosse und vor allen Dingen

mit dem stolzen Parlamentsgebäude bieten sodann als die Stadtteile der Eleganz ein deutliches Bild des immensen Reichtums und der gewaltigen Handelsmacht, die sich in London konzentrieren. Im Gegensatze zu diesen Stadtteilen und ihren Vorstädten, die auf der Nordseite der Themse liegen, findet sich auf der Südseite des Flusses — mit jenen durch 17 Brücken und durch 2 Themsetunnels verbunden — Southwark, das man als das eigentliche Fabrikviertel von London bezeichnen muß. Für diesen Stadtteil nebst seinen Vorstädten darf etwa die gewaltige Brauerei von Barclay, Perkins & Co. als charakteristisch betrachtet werden.

Was den Verkehr innerhalb der Riesenstadt betrifft, die nahe an ½ Mill. Häuser und weit über 20 000 Straßen zählt, so ist dafür nicht blos durch die gewöhnlichen großstädtischen Verkehrsmittel (Pferdebahnen, Omnibuslinien und Droschken), sondern vor allen Dingen durch das städtische Eisenbahnnetz in vorzüglichster Weise gesorgt. Man bewegt sich vermittelst dieser Eisenbahnen, die zum Teil in Tunnels unter den Häusern und Straßen, zum Teil auf mächtigen Viadukten über dieselben hinweggelegt sind, trotz der Meilenfernen verhältnismäßig viel leichter und rascher vorwärts als in Städten von viel geringerer Größe.

Der Konsum der englischen Metropole ist selbstverständlich ebenfalls ein riesenhafter, und die Veranstaltungen, die insbesondere zur Nahrungsversorgung der Stadt getroffen werden müssen, sind bewundernswürdige. Verzehrt ja doch die Stadt jährlich nicht weniger als 20 Mill. Ctr. Weizen, gegen 500 000 Mastochsen, 1½ Mill. Mastschafe, 5 Mill. Ctr. Fische, 800 Mill. Stück Austern ꝛc. — Greenwich (c. 100 000 E.) mit seiner berühmten Sternwarte ist heute im Grunde genommen nur eine Vorstadt Londons. — Sydenham mit seinem großartigen Krystallpalaste, der eine permanente Weltausstellung enthält, ist einer der beliebtesten Erholungspunkte der Bewohner Londons.

§ 250. Canterbury, der englische Erzbischofssitz, liegt inmitten einer reichen Korn-, Obst- und Hopfengegend und ist vor allen Dingen durch Produkten- und Wollhandel ausgezeichnet; ähnlich auch Maidstone (c. 30 000 E.), das außerdem durch seine Papierfabrikation von Wichtigkeit ist. — Woolwich ist im Besitze großartiger Kanonengießereien und Vorratshäuser für die englische Flotte. — Gravesend ist wichtig als Landungs- und Einschiffungsplatz für Passagiere. — Chatham (c. 60 000 E.), sowie auch Sheerneß sind gute Häfen, die Schiffsbau und mannigfaltige Industrie zur Ausrüstung von Schiffen treiben; im geringeren Maße Ramsgate. — Dover (c. 30 000 E.) liegt an demjenigen Punkte der englischen Küste, wo sich dieselbe dem europäischen Continente am stärksten nähert (Entfernung nach Calais 34 km) und deshalb hat es seine Wichtigkeit vor allen Dingen als Überfahrtsort nach Frankreich. — Folkstone ist sein bedeutendster Konkurrent, der namentlich eine lebhafte Verbindung mit Boulogne (Paris) unterhält. — Das historisch denkwürdige Hastings ist Fischerhafen; Brighton (109 000 E.), das bedeutendste und eleganteste Seebad der britischen Inseln. — Portsmouth (137 000 E.), an der weiten Spithead, die sich zwischen Wight und Großbritannien ausdehnt, besitzt einen der vorzüglichsten Häfen. Es ist in erster Linie der größte Hauptkriegshafen Eng-

lands, der als solcher zugleich durch die großartigste Marinewerfte der Welt ausgezeichnet ist. Seine Handelsschiffahrtsbewegung beträgt nur 250 000 t. — Southampton (c. 60 000 E.) ist erst neuerdings bedeutend emporgeblüht und vor allen Dingen wichtig als Hauptstation der mittelländisch-ostindischen und westindischen Postpacketdampfer. Es unterhält aber außerdem einen lebhaften Handel mit Spanien, Portugal und den Mittelmeerländern und ist auch durch seinen Schiffsbau und durch seine Eisenverarbeitung sehr beträchtlich. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt c. 3 Mill. t. — Salisbury, am Avon, ist wichtiger Getreidemarkt. — Exeter (c. 36 000 E.) treibt Wollhandel und Wollindustrie. — Plymouth nebst seiner Schwesterstadt Devonport (c. 150 000 E.) liegt zwischen zwei kleinen Küstenflüssen Cornwalls an dem Plymouthsund, der durch einen großartigen Wogenbrecher in eine der besten Hafenbuchten Englands verwandelt worden ist. Für den transoceanischen Handel liegt es noch beträchtlich günstiger als Portsmouth und London, und daher unterhält es sehr lebhafte Verbindungen mit allen Teilen des britischen Kolonialreiches. Zugleich dient es auch als eine Hauptstation der britischen Flotte und ist als solche stark befestigt, sowie es deshalb auch großartige Marineetablissements und eine mannigfaltige Industrie für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen besitzt. Bedeutend ist auch seine Zuckerraffinerie und Fischerei. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt 1¹/₅ Mill. t. — Truro, Falmouth und Penzance sind ebenfalls durch Fischerei (Makrelenfischerei), sowie durch Handel mit Landesprodukten und Metallen von Bedeutung.

§ 251. Barnstaple, an dem Bristolkanal, ist ebenfalls beträchtlicher Fischer- und Seehafen. — Bridgewater hat einen ähnlichen Charakter nur durch die Flut. — Weit bedeutender ist Bristol (217 000 E.), das an dem Avon und näher dem inneren Winkel des Bristolkanals gelegen ist und das während der Flut (bis 10 m) die größten Fahrzeuge zuläßt. Es wußte seine Lage in der nächsten Nachbarschaft des Atlantischen Oceans während des Zeitalters der Entdeckungen vortrefflich auszunutzen, und von hieraus unternahm z. B. Sebastian Cabot seine ersten berühmten Fahrten, sowie auch der erste Dampfer (Great Western 1838) von hier aus nach New-York den Atlantischen Ocean kreuzte. Heute hat man durch Docks den Hafen künstlich den modernen Verhältnissen accommodiert, und so ist er auch gegenwärtig in England nur von Liverpool und London überflügelt worden. Seine Hauptverkehrsländer sind die verschiedenen Teile Amerikas, die Sundainseln, Frankreich, Rußland 2c. Holz, Getreide, Zucker und Rohstoffe für die britische Industrie sind die Haupeinfuhrartikel; Zucker, Maschinen, Baumwollen-, Glas- und Metallwaren — großenteils die Erzeugnisse seiner eigenen Industrie — die Hauptausfuhrartikel. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt 1,7 Mill. t. Seine Industrie ist bedeutend, besonders hinsichtlich der Gerberei, der Zuckerraffinerie, der Glas-, Thon- und Metallwarenindustrie. — Bath (c. 60 000 E.) besitzt die heißesten Quellen Englands und ist seit der Römerzeit ein berühmtes Bad, das gleichzeitig Tuchweberei und Kunsttischlerei betreibt; auch Cheltenham (c. 45 000 E.) ist durch seine Mineralquellen ein besuchter Badeort. Strout ist durch Tuchfabrikation wichtig; Glou-

cester, das in reicher Agrikulturgegend an der Severn liegt, ist ein durch Landesproduktenhandel (berühmter Käse) ausgezeichneter Seehafen. — Chepstow und Newport sind Seehäfen, die in der Nachbarschaft großer Eisen- und Kohlenwerke liegen, und die deshalb durch Metall- und Kohlenexport ihre Bedeutung haben. — Hereford ist durch Landesproduktenhandel wichtig; ebenso Worcester (35 000 E.), das namentlich ein wichtiger Hopfenmarkt ist und außerdem auch Porzellan- nnd Handschuhfabrikation betreibt. — Kidderminster ist ein Hauptplatz für die englische Teppichfabrikation. — Shrewsburg (25 000 E.) ist wieder vorwiegend durch Produktenhandel von Bedeutung.

§ 252. Birmingham (c. 400 000 E.), in dem Centrum von England (160 km von Liverpool und 180 km von London), ist ein Hauptknotenpunkt des britischen Kanal- und Eisenbahnnetzes und liegt zugleich in der nächsten Nachbarschaft einer der bedeutendsten Bergwerksgegenden. Durch diese Umstände ist es der Hauptsitz der britischen Metallwarenindustrie geworden. Es fertigt die allerverschiedensten Artikel: Kanonen, Flinten, Dampfmaschinen, Ackerbaugeräte, Werkzeuge, Bronce-, Gold- und Bijouteriewaren, Uhrgehäuse, chinesische Götzen, Nägel, Knöpfe, Nadeln, Stahlfedern ꝛc. Bedeutend ist auch seine Glasindustrie. Charakteristisch für die Stadt ist es, daß neben dem Rathaus der Bahnhof das bedeutendste Gebäude der Stadt ist. — Die Nachbarstädte im Warwick- und Staffordshire nehmen an der Industrie Birminghams den lebhaftesten Anteil: Dudley (c. 45 000 E.) mit seinen Eisenwerken und Nagelschmieden; Wolverhampton (c. 75 000 E.) durch seine Eisenwerke und Zinnplatten- und Schlosserwarenfabrikation; Bilston durch seine Eisenwerke und durch seine Manufaktur in japanesischen Waren; Wednesbury durch seine Eisenwerke und durch seine Röhrenfabrikation; Cradley durch seine Anker- und Kettenschmieden; Walsall (c. 50 000 E.) durch seine Schlösser- und Zaumzeugfabrikation; Uttoxeter durch seine Uhren- und Ackerbaumaschinenfabrikation ꝛc. — Coventry (c. 40 000 E.) ist durch Uhren- und Bandfabrikation, Stafford durch Messerschmiedearbeiten, Gerberei und Schuhwarenfabrikation bedeutend. — Stoke-upon-Trent (c. 150 000 E.), aus mehreren Riesendörfern zusammengewachsen, ist der Centralpunkt des berühmten Potterydistriktes, der ungeheure Mengen von Porzellan-, Steingut- und Thonwaren fabriziert. — Derby (50 000 E.), unweit der Vereinigung des Derwent mit dem Trent, ist wichtig als Eisenbahnknotenpunkt, und außerdem ist es ein Hauptsitz der britischen Strumpfwaren- und Spitzenindustrie; ähnlich auch Nottingham (178 000 E.), am Trent, das außerdem beträchtliche Seidenindustrie treibt. — Newark ist ein Hauptmarkt für Getreide und Malz. — Leicester (134 000 E.) ist wieder ein Hauptkanal- und Eisenbahnknotenpunkt des britischen Ackerbaudistriktes und betreibt bedeutenden Wollhandel, sowie Strumpf- und Schuhwarenindustrie. — Northampton (c. 45 000 E.) liegt ebenso wie die nächstfolgenden Städte gleichfalls in dem englischen Ackerbaudistrikte und ist ein großer Produktenmarkt, der aber nebenbei auch Bergbau auf Eisen und Schuhwarenfabrikation betreibt. — Bedford ist wichtig durch Ackerbaumaschinen- und Strohdeckenfabrikation; Aylesbury durch Geflügelzucht und Handel mit Butter, präservierter Milch ꝛc.; Hertford

durch Glasfabrikation und Produktenhandel; Chelmsford durch Ackerbaumaschinenfabrikation und Produktenhandel; ähnlich auch Ipswich, das aber außerdem Seehafen ist und auch künstlichen Dünger fabriziert. — Harwich ist Überfahrtsort nach Holland; Norwich fabriziert Senf und Schuhwaren; Yarmouth betreibt Seefischerei; Kings Lynn Seeschiffahrt, Flachsspinnerei und Maschinenfabrikation. — Die Universitätsstadt Cambridge (30 000 E.) ist wichtig als Produktenmarkt; ebenso auch der Seehafen Boston und die Binnenhandelsstadt Lincoln.

§ 253. Sheffield (313 000 E.) ist seit uralten Zeiten durch seine Messerschmiedeindustrie berühmt, deren Blüte sich bis in die neueste Zeit noch beständig gesteigert hat. Außer den feinen Stahlwaren erzeugt es heute aber auch die renommiertesten Panzerplatten, Eisenbahnschienen 2c., und außer dem Stahl verarbeitet es auch das berühmte Britanniametall, wie auch seine Glasindustrie und seine Teppichfabrikation von Bedeutung ist. — Leeds (326 000 E.), an dem Aire und inmitten eines mächtigen Kohlenbeckens, ist der Hauptsitz der britischen Wollindustrie, betreibt aber nebenbei auch Flachsspinnerei sowie Glas-, Thonwaren- und Maschinenfabrikation. Die westlich davon im Berglande gelegenen Städte Bradford (204 000 E.), Halifax (c. 70 000 E.), Huddersfield (80 000 E.) 2c. sind ebenfalls vorzugsweise durch Wollwaren-, Kaschmir- und Shawlfabrikation, sowie durch Wollhandel ausgezeichnet. — Wakefield, in der Nähe einer wichtigen Schafzüchtergegend, treibt Woll- und Produktenhandel. — Barnsley (c. 25 000 E.) ist ein Hauptsitz des britischen Flachshandels. — Hull (153 000 E.), liegt an der Nordseite des Humber-Ästuariums und ist einer der wichtigsten Seehäfen des Königreiches, der ausgedehnte Docks, Schiffswerften und Niederlagen besitzt, der vor allen Dingen den britischen Ostseehandel, außerdem aber auch einen beträchtlichen Teil des britischen Handels mit den anderen Gegenden Europas und mit Nord- und Südamerika in seiner Hand hat, und der eine Schiffahrtsbewegung von 3¼ Mill. t aufweist. Die Industrie Hulls erstreckt sich vorzugsweise auf Schiffs- und Maschinenbau. — Weiter seewärts liegt Grimsby, das ebenfalls beträchtliche Seeschiffahrt treibt. — Middlesborough ist von hoher Bedeutung durch seine Schiffswerfte und durch seinen Eisenhandel. — Das historisch berühmte York, die Hauptstadt des Yorkshire, ist wichtig durch Woll- und Produktenhandel. Whitby, sowie Stockton, die namentlich mit Deutschland und Holland Handel treiben, sind seine Häfen. — Darlington (c. 30 000 E.) ist bedeutend durch Kohlenbergbau, Woll-, Baumwoll- und Leinenindustrie sowie durch Eisengießerei und Glasfabrikation. — Die Universitätsstadt Durham (c. 100 000 E.), am Wear, ist ein Hauptsitz des britischen Kohlen- und Eisenhandels. — Newcastle (152 000 E.), an dem Tyne, der bis hierher für Seeschiffe von mäßigem Tiefgange schiffbar ist, und in der Nachbarschaft des reichsten Kohlenbeckens, ist seit den ältesten Zeiten der erste Kohlenhafen Großbritanniens und der ganzen Welt, der aber außerdem auch einen beträchtlichen Handel mit anderen Artikeln (Holz, Eisen, Getreide 2c.) betreibt. Von hoher Bedeutung ist seine Glas-, Eisen- und Chemikalienindustrie sowie sein Schiffsbau. Nahe dabei liegt Elswick mit der großen Geschützfabrik von William Armstrong. Die Vorhäfen Northshields (c. 40 000 E.) und South-

shields (c. 45 000 E.), an der Mündung des Tyne, nehmen an dem Handel sowie an der Industrie der Stadt lebhaften Anteil. — Berwick, an der schottischen Grenze, ist wichtig durch Lachsfang sowie durch Kohlen-, Eisen- und Getreidehandel.

§ 254. Carlisle (c. 33 000 E.), ebenfalls in der Nachbarschaft der schottischen Grenze gelegen, ist bedeutend als Eisenbahnknotenpunkt und Grenzhandelsstadt. — Whitehaven, in der Nachbarschaft des cumberländischen Kohlenbeckens ist wichtig durch Kohlen- und Eisenhandel; ähnlich auch Workington. — Lancaster und Preston (97 000 E.) treiben beträchtlichen Schiffsbau, Baumwollenhandel und Baumwollenspinnerei. — Liverpool (550 000 E.), an dem für die größten Fahrzeuge schiffbaren Mersey, hat vor London die größere Nähe des offenen Atlantischen Oceans und vor Bristol die größere Nähe der wichtigsten englischen Industriedistrikte voraus. Obwohl seine Blüte erst seit dem 18. Jahrhundert datiert, und obwohl die Stadt im Jahre 1700 erst 5000 E. hatte, so hat sie gegenwärtig Bristol in seiner Bedeutung für den Handel und Verkehr weit hinter sich gelassen, und bezüglich der Verbindung mit Amerika hat es selbst London weit überflügelt, sowie es sich vor London auch durch die Großartigkeit seiner Dockbauten auszeichnet. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt 9 Mill. t und sein Außenhandel repräsentiert einen Wert von 4000 Mill. Mark. Außer mit Amerika unterhält Liverpool namentlich mit Südeuropa, Ostindien und Australien lebhafte Handels- und regelmäßige Dampferverbindungen. Importiert wird vor allen Dingen Baumwolle, in welchem Artikel Liverpool der erste Weltmarkt ist; sodann Getreide, Holz, Provisionen, Zucker, Wolle &c. Exportiert werden Kohlen, Salz, Maschinen, Baumwollenwaren und andere britische Industrieartikel. Zugleich ist Liverpool der wichtigste britische Auswandererhafen. Die Industrie der Stadt erstreckt sich auf Eisen- und Kupfergießerei, Tau- und Segeltuchverfertigung, Seifen-, Bier- und Maschinenfabrikation. Außer den 30 großen Docks sind für die Blüte der Stadt namentlich das Rathaus, die Börse, das Zollhaus, die großen Lagerhäuser und der begonnene Merseytunnel charakteristisch. — Birkenhead, auf der entgegengesetzten Seite des Mersey, besitzt ebenfalls große Docks und darf füglich als ein Teil von Liverpool betrachtet werden. — Warrington, am Mersey, ist durch Segeltuchfabrikation sowie durch Eisen-, Stahl- und Glaswerke bedeutend. — Manchester (364 000 E.), an einem kleinen Zuflusse des Mersey, den man künstlich schiffbar gemacht hat, und inmitten einer reichen Kohlengegend gelegen, ist eine uralte englische Stadt, die bereits im Mittelalter durch flamändische Einwanderer eine bedeutende Wollweberei betrieb, die sich im 18. Jahrhundert wie keine andere Stadt Großbritanniens des von Amerika eingeführten neuen Webstoffes bemächtigte, und die die Baumwollenindustrie in Hunderten von Etablissements zur höchsten Entfaltung gebracht hat. Obwohl die „Baumwollen-Lords“ von Manchester von der jüngsten europäischen Handelskrise schwer betroffen worden sind, und obwohl sie heute die amerikanischen und indischen Märkte für ihre Artikel teilweise verloren haben, so erfreut sich die Stadt durch ihre Spezialitäten doch noch einer beständig steigenden Blüte. Außer der Baumwollenindustrie ist auch die alte Wollindustrie sowie die Seiden- und Maschinenindustrie in

Manchester sehr bedeutend. — Das mit Manchester verwachsene Salford (194 000 E.), sowie Oldham (120 000 E.), Rochdale (68 000 E.), Burnley (64 000 E.), Blackburn (104 000 E.), Bolton (105 000 E.), Wigan (48 000 E.) und Stockport (c. 60 000 E.) nehmen vor allen Dingen an den verschiedenen Zweigen der Baumwollenindustrie Manchesters den lebhaftesten Anteil. — Macclesfield (c. 40 000 E.) ist durch seine Seiden- und Sammetindustrie weithin bekannt. — Chester (c. 40 000 E.), an der Deemündung, treibt Schiffsbau, Hüttenindustrie und Produktenhandel (Käse!).

§ 255. Holywell, Flint ꝛc. in Nordwales sind kleine Bergbaustädtchen; Bangor, mit seiner großartigen Röhrenbrücke, der Überfahrtsort nach Anglesey; Holyhead der Überfahrtsort nach Irland. — Merthyr-Tydvil (c. 100 000 E.), in Südwales, ist ganz aus Hüttenwerken, Hohöfen, Eisengießereien und Schmiedewerkstätten zusammengesetzt, eine der ersten Eisenstädte der Erde. — Llanelly ist ebenfalls durch große Eisenwerke und daneben auch durch Kupferschmelzen ausgezeichnet. — Cardiff (c. 45 000 E.), durch Eisenbahn und Kanal mit Merthyr-Tydvil verbunden, ist durch einen großartigen Export von Kohle, Eisen und Landesprodukten bedeutend (Schiffahrtsbewegung 4²/₃ Mill. t). — Swansea (c. 55 000 E.) besitzt die größten Kupferschmelzen Britanniens, die vor allen Dingen auch chilenische, australische und kanadische Erze verarbeiten; daneben Messingwerke, Thonwarenfabriken, Kohlengruben ꝛc. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt 1²/₃ Mill. t. — Pembroke ist Marinestation. — Milford unterhält einen lebhaften Verkehr mit Irland und Nordamerika.

Die Insel Man (53 000 E.) ist wichtig durch ihre Bergwerke auf Kupfer, Blei ꝛc., sowie durch Fischerei.

§ 256. 2. Das Königreich Schottland, c. 79 000 qkm oder 1433 Q.M. und c. 3³/₄ Mill. Bewohner zählend, an Fläche ¹/₄, an Volkszahl aber kaum ¹/₉ des Gesamtstaates, umfaßt den nördlichen, vorwiegend gebirgigen Teil der Hauptinsel, der nur in der Nachbarschaft von Glasgow und Edinburg eine hohe Produktivität bezüglich der Landwirtschaft, des Bergbaus und der Industrie entfaltet hat, und der in den übrigen Gegenden vorzugsweise nur durch Fischerei bedeutend ist. Der Verkehr und Handel wetteifert mit dem englischen an Lebhaftigkeit nur in den angegebenen produktiveren Teilen. Das Eisenbahnnetz ist in dem Berglande ebenso wie die Bevölkerung dünn, und der Verkehr würde hierselbst noch viel schwächer sein, wenn das Land nicht seiner romantischen Natur wegen ein beliebtes Touristenziel wäre.

§ 257. Edinburg (225 000 E.), die Hauptstadt Schottlands, etwa 2 engl. Meilen von Firth of Forth südwärts, auf felsigen Hügeln malerisch gelegen, ist der Hauptsitz der schottischen Wissenschaft und daher in kommerzieller Hinsicht besonders durch seinen Buchhandel und Bücherdruck ausgezeichnet, daneben aber auch durch Brauerei, Brennerei und Luxusindustrie (Shawls, Juwelierarbeiten, Wagenfabrikation ꝛc.). — Leith (60 000 E.), der Hafen Edinburgs, ist mit der Hauptstadt fast vollständig zusammengewachsen und bildet zugleich das eigentliche Handels- und Industrieviertel derselben, namentlich mit bedeutender Tau- und Leinwandfabrikation, Eisen- und Kupfergießerei, Öl- und Getreidemüllerei, sowie mit namhaftem Küsten- und Außenhandel. — Newhaven und Granton, die weiter ostwärts an demselben Busen

liegen, nehmen an dem Handel von Leith teil. — Alloa treibt bedeutende Ale- und Flaschenfabrikation sowie auch Wollen- und Tartanweberei und Kohlenhandel. — Perth (30 000 E.), an dem Tay, ist nur für kleine Seeschiffe zugänglich und daher heute im wesentlichen Baumwollen-, Leder- und Leinenindustriestadt. — Dundee (140 000 E.), am nördlichen Ufer des 2 km breiten Tay und unweit von dessen Mündung gelegen, besitzt einen vorzüglichen Hafen, der durch Docks noch bequemer geworden ist, und treibt einen bedeutenden überseeischen Handel, namentlich mit Indien. Außerdem ist es vor allen Dingen als Ausrüstungshafen für die britischen Walfischfahrer, Häringsfänger 2c. von Wichtigkeit. Zugleich ist es aber die bedeutendste Leinen- und Jute-Industriestadt der britischen Hauptinsel. Ihr Schiffsbau, ihre Eisengießerei und Maschinenfabrikation sind ebenfalls beträchtlich. — Aberdeen (c. 100 000 E.), am Norduser des Dee, mit gutem, durch Docks und Molenbau verbessertem Hafen, treibt seiner Lage gemäß vorzugsweise lebhaften Handel mit den Ländern an der Nordsee und versendet aus den großartigen Granitbrüchen seiner Nachbarschaft besonders Steine nach London, ebenso aber auch Produkte der schottischen Viehzucht, Gartenfrüchte (Erdbeeren) und Konserven. Seine Industrie ist von Bedeutung besonders hinsichtlich der Leinen-, Wollen- und Metallwarenbranche sowie hinsichtlich des Schiffsbaues und der Steinschleiferei. — Peterhead ist besonders zur Zeit der schottischen Härings- und Stockfischfischerei (im Juli bis September) ein sehr besuchter Hafen, der auch Walfischfänger ausrüstet und außer Fischen auch grönländischen Kryolith zur Aluminiumfabrikation in großer Menge exportiert, namentlich nach Deutschland. — Inverneß (16 000 E.) besitzt einen der vorüglichsten Häfen Großbritanniens und liegt am Eingange des kaledonischen Kanals. Da es aber nach keiner Seite ein produktives Hinterland besitzt, hat es nur als Hauptstadt des schottischen Hochlandes einen lebhaften lokalen Handel. — Banff, Wick, sowie andere kleine Häfen des nördlichen Schottlands sind wichtig durch Häringsfischerei, ebenso auch Stornoway auf der Hebrideninsel Lewis. — Glasgow (555 000 E.) liegt inmitten der reichsten und dichtest bevölkerten Bergwerks- und Ackerbaugegenden Schottlands, zu beiden Seiten des Clyde, und ist nächst London die volkreichste und erste Industriestadt des britischen Reiches. Charakteristisch für diese Stadt ist es, daß sie als höchstes Bauwerk einen Schornstein von 142 m Höhe (das ist nahezu die Höhe des Kölner Domes!) aufzuweisen hat. In allen Industriezweigen wetteifert sie mit den ersten Städten des Landes, bezüglich der Baumwollengewebe mit Manchester, bezüglich des Tuches mit Leeds und Halifax, bezüglich der Seidenwaren mit Macclesfield, bez. der Jutestoffe mit Dundee, bez. der Metallindustrie mit Birmingham 2c. Besonders namhaft sind aber auch seine Schiffswerfte, die durch die Eisenproduktion der Nachbarschaft begünstigt werden, seine Zuckerraffinerien und seine chemischen Fabriken. Den Clydefluß für die Schiffahrt günstig zu gestalten und sein Bett von Glasgow bis nach Greenock in einen einzigen vorzüglichen Hafen zu verwandeln, hat ungeheure technische Anstrengungen gekostet. Durch energische und konsequente Bagger- und Regulierungsarbeiten und durch die eindringende Flut ist Glasgow aber der Haupthafen Schottlands geworden, der hinsichtlich seiner Schifffahrtsbewegung (3²/₃ Mill. t) im britischen Reiche nur London, Liverpool und Cardiff nachsteht. Bis an die Quais der

Stadt können Schiffe von 1000 t gelangen. Infolge seiner Lage in der nächsten Nachbarschaft des offenen Atlantischen Oceans teilt es sich vor allen Dingen mit Liverpool in den Handel mit Amerika und Westindien, so daß die Baumwolle, der Zucker und das Eisen sowie seine eigenen mannigfaltigen Industrieartikel die Hauptobjekte seines Handels bilden. — Port Glasgow ist sein Vorhafen und treibt bedeutenden Schiffsbau; ebenso auch Dumbarton. — Greenock (67 000 E.) treibt schwungreichen Handel und besitzt ebenfalls große Schiffswerfte, Tau- und Maschinenfabriken, vor allen Dingen aber große Zuckerraffinerien, letzteres infolge seiner regen Verbindungen mit Westindien. — Paisley ist bedeutende Industriestadt in Baumwolle, Wolle, Tartan, Seide und Zwirn. Besonders berühmt sind aber seine Shawls. — Killarnock (26 000 E.) ist durch seine Shawl- und Teppichweberei, sowie durch seine Fabrikation schottischer Mützen und Schuhe wichtig.

§ 258. 3. Das Königreich Irland (c. 84 000 qkm oder 1700 Q.M. und 5,160 000 E.), an Fläche reichlich 1/4, an Volkszahl aber nicht viel über 1/7 des Gesamtstaates, steht durch seine gesamte Natur, namentlich aber durch seine Produktionsverhältnisse in ziemlich schroffem Gegensatze zu England. Da die Bebauer des Bodens auch in Irland nur Pächter der englischen Besitzer sind, die Mißernten aber durch zu große Feuchtigkeit sehr häufig sind, so ist die irische Getreideernte verhältnismäßig gering. Bedeutend ist nur der Flachsbau. Die Viehzucht, die vorzügliche geographische Bedingungen in dem Lande hat, steht infolge der unglücklichen sozialen Verhältnisse ebenfalls bei weitem nicht auf der hohen Stufe wie die englische, doch liefert sie die beträchtlichsten Erträge für den Export (bes. Mastochsen, Fleisch, Butter ꝛc.). An der britischen Großfischerei nimmt Irland nächst Schottland den lebhaftesten Anteil. Die unglücklichen sozialen Verhältnisse sind neben der Armut des Landes an Kohlen auch die Hauptursache davon, daß Irland an der britischen Industrie- und Handelsthätigkeit vergleichsweise sehr schwach beteiligt ist. Das Eisenbahnnetz Irlands ist nur von einer ähnlichen Dichtigkeit wie in den preußischen Provinzen Posen, Pommern ꝛc.

§ 259. Dublin (c. 320 000 E.), in der Mitte der irischen Ostküste und in der Nähe einer starken Annäherung an die britische Hauptinsel (Anglesey), sowie an der Mündung des Liffey gelegen, ist die Landeshauptstadt und der Sitz des irischen Vicekönigs. In dieser Eigenschaft ist die Stadt mehr durch die Pflege der Wissenschaft als durch eine hochentwickelte Industrie ausgezeichnet. Beträchtlich ist nur seine Tabak- und Bierindustrie. Der Handel der Stadt ist durch ihren guten Kunsthafen Kingston ein sehr bedeutender, und ihre Schiffahrtsbewegung beträgt etwa 3 1/4 Mill. t. Wichtig ist namentlich der Produkten- und Lederhandel. — Auch Drogheda und Dundalk sind in erster Linie durch Landesproduktenhandel und Schiffahrt nach der britischen Hauptinsel von Bedeutung. — Belfast (c. 220 000 E.) liegt an einer weiten Meeresbucht und hat in der neueren Zeit namentlich durch seine großartig entwickelte Leinenindustrie eine hohe Bedeutung gewonnen. Bezüglich der Größe die zweite Stadt Irlands, übertrifft es durch seine Industrie die Hauptstadt bei weitem, auch bezüglich der Baumwollen-, Glas-, Steingut-, Zucker-, Bier- und Branntweinfabrikation. Ebenso droht

es die Hauptstadt hinsichtlich des Handels mit seinen Industrieartikeln und Landesprodukten zu überflügeln. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt bereits mehr als 3 Mill. t. Durch einen Schiffahrtskanal steht es in bequemer Verbindung mit dem Lough Neagh. — Londonderry, wieder an einer weiten Meeresbucht liegend, ist der bedeutendste Hafen der irischen Nordküste, der lebhafte Verbindungen mit Nordamerika und Schottland sowie auch mit Liverpool unterhält. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt reichlich 1/2 Mill. t. — Die kleinen Häfen Sligo und Galway an der Westküste Irlands sind namentlich durch ihre Fischerei von Bedeutung, das letztgenannte aber außerdem auch durch seine Verbindungen mit Amerika. — Limerick (c. 45 000 E.) liegt an dem gut schiffbaren Shannon, der sich hier zu einem breiten Ästuarium erweitert, und ist eine der wichtigsten Industriestädte des Landes in Lein, Wolle, Baumwolle, Papier 2c. Nächst Belfast und Dublin unterhält es die bedeutendsten transoceanischen Verbindungen, und seine Schiffahrtsbewegung beträgt 250 000 t. — Valentia ist wichtig als Nothafen sowie als Ausgangspunkt von vier transatlantischen Telegraphenkabeln. — Cork (c. 80 000 E.), an der Südküste, liegt an einer großen Bai, die einen der vorzüglichsten Häfen der Welt bildet. Da das Hinterland aber nicht viel mehr als Agrikultur- und Viehzuchtprodukte für seinen Exporthandel zu liefern imstande ist, so kann es hinsichtlich seiner Bedeutung bei weitem nicht mit den Häfen auf der Hauptinsel wetteifern. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt 1 1/4 Mill. t. Tonangebend ist Cork namentlich als Buttermarkt.

8. Das Königreich Dänemark.

§ 260. Hinsichtlich seiner Landfläche (38 300 qkm oder 696 Q.M.) wie hinsichtlich seiner Bevölkerungsziffer (1,969 000) zu den Kleinstaaten Europas zählend, weist Dänemark auch nur eine mäßige Volksdichtigkeit (c. 2800 auf 1 Q.M.) auf, so daß es sich bereits hierdurch als ein Produktions- und Konsumtionsgebiet sekundären Ranges charakterisiert. Die europäischen Nebenländer Dänemarks — die Färöer mit 1330 qkm und 10 000 E. und Island mit reichlich 100 000 qkm und 70 000 E. — ebenso wie die amerikanischen Besitzungen mit 90 000 qkm und 50 000 E. tragen zwar viel dazu bei, die Landfläche, aber fast gar nichts die Volkszahl Dänemarks zu vergrößern.

Seine Polhöhe (54 bis 58° n. Br.) entspricht derjenigen des nördlichen Großbritannien, und für die landwirtschaftliche Produktion ist dieselbe um so günstiger, als sie sich mit einer großen Annäherung an den europäischen Kontinent verbindet. Seine Lage an den natürlichen Verbindungsstraßen der beiden nordeuropäischen Meere und seine Natur als Uebergangsbrücke zwischen Deutschland und Skandinavien weisen ihm im Handels- und Verkehrsleben gleichzeitig die wichtige Rolle eines Vermittlers zwischen den nordeuropäischen Völkern zu.

Da es nur etwa 80 km Landgrenze, aber über 5000 km Küstenlinie besitzt, so erscheint es im wesentlichen ähnlich wie Großbritannien als ein Inselreich, wie ja auch der Schwerpunkt seines gesamten Staats- und

Wirtschaftslebens auf Seeland gelegen ist. Es ist demnach auch in seinem inneren wie in seinem äußeren Verkehr mehr als andere europäische Staaten auf die Wasserkommunikationen gewiesen. Den sehr zahlreichen Buchten seiner vorzüglich gegliederten Küste — nur die „Eiserne Küste" (Jernkysten) Westjütlands ist hierbei auszunehmen — fehlt freilich meist die für große Seeschiffe erforderliche Tiefe, und aus diesem Umstande hat man teilweise die geringe Entfaltung der dänischen Seehandelsmacht zu erklären. Die ostjütländischen Fjorde (Liimfjord, Randersfjord, Horsensfjord, Veilefjord und Koldingfjord) sowie auch die großen Buchten von Fünen (Odensefjord) und Seeland (Ise- und Röskildefjord) sind durch ihre Seichtigkeit nur für die Fischerei und Küstenschiffahrt von höherer Bedeutung. Nur der schmale Amagersund, der die Insel Amager von der Ostküste Seelands trennt, bildet einen in jeder Beziehung vorzüglichen Naturhafen für den überseeischen Verkehr.

Der wellenförmige Boden besteht durchweg nur aus den jüngsten geologischen Formationen und enthält also weder Kohlen, noch abbauwürdige Erze. Dagegen ist er auf den Inseln und in Ostjütland zum Ackerbau vielfach ganz vorzüglich geeignet, ebenso auch allenthalben zur Viehzucht. Das Klima ist ganz ähnlich wie das norddeutsche (Kopenhagen — 1° Januartemperatur, + 16° Julitemperatur; 60 cm Regenhöhe).

Die Flüsse sind unbedeutend und ohne nennenswertes Gefäll, so daß sie auf diese Weise weder der Industrie, noch dem Verkehrsleben des Landes irgend welche Dienste erweisen. Der bedeutendste ist die Guden-Aa in Jütland.

§ 261. Die Bevölkerung ist, wie in den anderen skandinavischen Reichen, ebenso einig bezüglich der Sprache und des Stammes wie hinsichtlich der Religion. In ersterer Hinsicht ist sie rein germanisch und in letzterer rein protestantisch. Die Volksbildung steht mindestens ebenso hoch wie in Deutschland, und die Kulturleistungen des kleinen Volkes sind deshalb sehr bedeutende gewesen (Thorwaldsen, Oerstedt). Die Bevölkerungsdichtigkeit ist am bedeutensten auf den Inseln, namentlich auf Seeland, wo deshalb auch der politische und wirtschaftliche Schwerpunkt des Landes liegt.

§ 262. Die dänische Rohproduktion liegt in der Hauptsache in dem Ackerbau, der so viel Getreide erzeugt (5 Mill. hl Roggen, 7 Mill. hl Gerste, 10 Mill. hl Hafer), daß alljährlich ein bedeutendes Quantum (für 60 Mill. Mark) exportiert werden kann. An Wald ist das Land arm, und es kann seinen Holzbedarf bei weitem nicht mehr decken. Berühmt sind aber seine schönen Buchenwälder (der Tiergarten bei Kopenhagen!). Vieh und Produkte der Viehzucht können ebenfalls exportiert werden. Bedeutend ist vor allen Dingen die dänische Pferdezucht. Die Fischerei ist unbedeutender als man wegen der maritimen Lage glauben sollte. Von mineralischen Produkten besitzt das Land nur etwas Braunkohle und Torf sowie Bausteine (erratische Blöcke), so daß dem Lande auch nach dieser Richtung hin eine wichtige Vorbedingung für eine höher entwickelte Industriethätigkeit fehlt. Von Bedeutung ist die Industrie nur, soweit sie sich an die Landwirtschaft und an die Schiffahrt anlehnt. Am beträchtlichsten ist die Mehl-, Bier-, Branntwein-, Zucker,- Tabak- und Segeltuchfabrikation. Berühmt sind aber auch die dänischen Handschuhe.

Hinsichtlich der Handelsbewegung (350 Mill. Mark) steht Dänemark unter den europäischen Ländern erst in zwölfter Linie; dieselbe ist aber doch stärker als in Norwegen, Portugal, Rumänien 2c; ihr entsprechend auch der Briefpostverkehr. Das Eisenbahnnetz ist dichter als in Schweden, Östreich-Ungarn, Italien u. s. w. und ebenso auch das Telegraphennetz. Vorzüglich organisiert sind die Dampferverbindungen zwischen den verschiedenen Teilen des Inselreiches.

Die Hauptverkehrsländer Dänemarks sind Deutschland, England, Schweden, Norwegen und Rußland.

§ 263. Kopenhagen (c. 210 000 E.) bildet für Dänemark, in ganz ähnlicher Weise wie Paris für Frankreich, den Schwerpunkt des geistigen, politischen, industriellen und kommerziellen Lebens. Seine Lage an einer tiefen Meeresbucht (an dem Amagersund) und an der natürlichen Hauptverkehrsstraße aus der Nordsee in die Ostsee hat eine große Ähnlichkeit mit derjenigen Konstantinopels am goldenen Horn und an dem Bosporus. Es liegt gleichzeitig an einem natürlichen Kanal zwischen zwei Meeren und an einer natürlichen Brücke zwischen zwei Ländern (Dänemark und Skandinavien). Infolge dieser hohen geographischen Gunst, deren es sich erfreut, hat es seine Handelsblüte aus der Zeit des dänischen Großstaates nicht nur in die moderne Zeit hinübergerettet, sondern es hat dieselbe gegenwärtig sogar noch sehr bedeutend gesteigert. Die regsten Handelsverbindungen unterhält es gegenwärtig mit England, Deutschland, Schweden, Norwegen, Rußland und den dänischen Nebenländern. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt ungefähr 2¹/₃ Mill. t. — Bezüglich des Verkehrs mit den Provinzen bildet es sowohl den Hauptknotenpunkt des seeländischen Eisenbahnnetzes, als auch den Mittelpunkt der regelmäßigen Dampfschiffverbindungen. Sein Charakter als die einzige Industriestadt des Landes erklärt sich vor allen Dingen durch die starke Zufuhr englischer Kohlen. Eisengießerei, Zuckerraffinerie, Bier-, und Branntweinfabrikation, Spinnerei, Porzellan- und Terrakottamanufaktur sowie endlich Schiffsbau und Ausrüstung mit Schiffsbedarf sind die wichtigsten Industriezweige. Die Einfuhr erstreckt sich aber außer auf Kolonialwaren und Kohlen auch in hervorragender Weise auf Industrieartikel, die Ausfuhr auf Getreide, Vieh, Spiritus 2c. — Roeskilde, die alte Hauptstadt, an dem nach ihm benannten seichten Fjord, mußte seit dem Zeitalter der tiefgehenden Fahrzeuge von seiner alten Bedeutung herabsinken. — Korsör, an der Westküste, ebenso wie Nykjöbing, auf Falster, sind Überfahrtsorte nach Deutschland. — Odense (18 000 E.), auf Fünen, ist wichtig durch Schiffahrt, Produktenhandel, Zucker-, Branntwein- und Handschuhfabrikation; Nyborg als Überfahrtsort nach Seeland (Korsör); Middelfart als solcher nach Jütland. Aalborg (12 000 E.), am Liimfjord, Randers (12 000 E.), an der schiffbaren Guden Aae, Aarhuus (16 000 E.), sowie endlich Horsens und Veile treiben Seeschiffahrt und Vieh- und Getreidehandel; Randers sowie Horsens sind außerdem durch Handschuhfabrikation berühmt. — Die Festung Fredericia dient als Überfahrtsort nach Fünen (Große Fähre!). — Frederikshavn, unweit der Nordspitze Jütlands, ist als Nothafen und als Überfahrtsort nach Schweden (Götaborg) von Wichtigkeit. — Auf der Granitinsel Bornholm, die in physikalischer Beziehung eher ein Stück von

Schweden als von Dänemark bildet, und die auch einige Mineralschätze besitzt (Kohle, Eisen), liegt Rönne, das Fischerei und Schiffahrt treibt.

§ 264. Die Nebenländer. Die Faröer (c. 11 000 E.) sind Felsinseln von vulkanischer Entstehung, die der Stürme wegen keinerlei Baumwuchs tragen, und die nur durch Schafzucht, durch das mühsame Gewerbe der Eiderdunensammler und durch Fischerei produktiv sind.

Island (c. 100 000 qkm und 70 000 E.) ist so groß wie ein mittleres europäisches Königreich, hat aber noch nicht so viel Einwohner wie eine große Stadt. Es bildet im wesentlichen ein Plateauland, das nach Südost zu steil, nach Nordwest zu allmählich zum Meere abfällt, und auf dem sich eine große Zahl thätiger Vulkane (Oräfa 1953 m, Hekla 1555 m) erhebt. Die schauerlichen Lavafelder sind teilweise unter riesigen Gletschern (der Vatna-Jökul mißt 4400 qkm) begraben, und davon hat die Insel ihren Namen (Eisland). An guten Hafenbuchten und fjordenartigen Einschnitten ist nur im Nordwesten kein Mangel. An der ganzen Nordseite aber, wo die Insel vom Polarkreise berührt und vom nördlichen Eismeere bespült wird, hemmt und gefährdet das Treibeis den Verkehr. Während Getreide und Baumwuchs in dem rauhen Klima nicht mehr gedeiht, so bieten die ausgedehnten Weidestrecken noch genügende Nahrung für 700 000 Schafe, 33 000 Pferde und 25 000 Rinder. Außer Wolle werden beträchtliche Mengen von Stockfisch, Thran, Talg, Fellen und Eiderdunen exportiert. — Die Schwefelminen von Krusavik geben zunächst noch einen geringen Ertrag. An Straßen- und Brückenbau hat man nur im westlichen Teile denken können.

Die wichtigsten Handelsplätze, in denen die Faktoren der Kopenhagener Kaufleute ihren Sitz haben, um von hier aus ihre Importartikel (Roggenmehl, Kaffee, Steinkohlen, Bretter, Salz, Tabak, Spirituosen zc.) gegen die Landesprodukte zu vertauschen, sind Reikjavik, an einer Meeresbucht der Südwestküste, und Akreyri, an einer Bucht der Nordküste.

9. Die Skandinavischen Königreiche.

§ 265. Skandinavien ist die größte unter den europäischen Halbinseln (761 000 qkm oder 13 821 Q.M.). Ihre Einheit ist aber bei weitem keine so streng ausgesprochene als dies nach dem Blicke auf die geographische oder geologische Karte scheinen könnte. Der größere Teil Skandinaviens bildet allerdings eine große Gneißplatte, die steil nach dem Atlantischen Oceane und allmählich nach der Ostsee und nach Lappland zu abfällt, im übrigen aber zeigt die westliche Hälfte der Halbinsel eine Reihe von schroffen Gegensätzen zu der östlichen Hälfte, und namentlich das Klima, die Produktions- und Verkehrsverhältnisse sowie auch der Charakter des Volkes und der Regierungsform sind in beiden Hälften außerordentlich verschieden. Überdies sind die beiden skandinavischen Staaten, die durch Personalunion erst seit 1814 mit einander verbunden sind, an dem größten Teile ihrer Grenzlinie durch weite, wüstenartige Felseinöden von einander getrennt.

I. Das Königreich Norwegen.

§ 266. Das Königreich Norwegen übertrifft an Flächengröße (318 000 qkm oder 5779 Q.M.) noch das britische Reich, erreicht aber in der Bevölkerungszahl (c. 1,900 000) kaum das kleine Dänemark. Die Volksdichtigkeit (300 auf 1 Q.M.) ist geringer als in irgend einem Lande Europas.

Norwegen liegt zwischen dem 57. und dem 71.° n. Br., ist also der nördlichste Staat Europas. Hinsichtlich seiner physischen Lage gehört es wie Britannien und Holland zu den atlantischen Staaten Europas, so daß also seine Handels- und Verkehrsbewegung in hervorragender Weise an die Schiffahrt geknüpft ist. Der Verkehr zu Lande kann schon deshalb kein sehr bedeutender sein, weil die Kommunikationen sowohl nach Schweden, als auch nach Rußland auf dem Landwege zum größten Teile äußerst schwierige sind. Die zahllosen Fjorden, die zum Teil bis in das innerste Herz des Landes eindringen — besonders der Christianiafjord, der Hardangerfjord, der Sognefjord, der Moldefjord und der Trondhjemfjord — sind als eine dem Handel und Verkehr und dem Emporwachsen eines tüchtigen Seemannsgeschlechtes günstige Gestaltung zu bezeichnen.

§ 267. Hinsichtlich seiner Bodenbildung ist Norwegen vorwiegend Hochgebirgsland gleich wie die Schweiz, mit diesem Lande bezüglich seiner Schönheiten wie bezüglich seiner Verkehrsschwierigkeiten wetteifernd. Nicht die Form von mächtigen Hochgebirgsketten und Gebirgsmassen, die durch breite Thalgegenden von einander getrennt sind, ist aber in Norwegen vorherrschend, sondern die Form von breiten Hochplateaus (Fjelden), die schroff zu engen Fjordentälern und zum Meere oder zu Binnenlandsthälern und zu Binnenseen abfallen. In ihren höheren Teilen sind die Fjelde, namentlich in der Nachbarschaft der Küste, zum Teil mit Riesengletschern bedeckt (Folge Fonde, Jostedals Brae, Swartisen), zum Teil sind sie mit Geröll und erratischen Blöcken überstreute wellenförmige Felsenwüsten. An günstigeren Abhängen gestatten sie die Viehzucht oder die Forstkultur. Die wichtigsten dieser Fjelde sind das Hardanger Fjeld, das Lange Fjeld und das Dovre-Fjeld. Der höchste Aufsatz auf ihnen ist das Ymes-Fjeld, das eine Höhe von 2604 m erreicht.

§ 268. Das Klima ist in Norwegen ein ausgeprägt oceanisches, so wie das britische, während des Winters mild bis in den äußersten Norden hinauf, so daß Hammerfest nur eine Januartemperatur von — 5° hat, und daß auch selbst die nördlichen Häfen des Landes während des Winters meist offen bleiben. Christiania und das südöstliche Telemarken besitzen das kontinentalste Klima (+ 16° im Juli und — 5° im Januar), das sich auch am besten zu der Kultur von Feldfrüchten eignet. Berüchtigt sind bezüglich des Getreidebaues durch ganz Norwegen die sogen. „eisernen Nächte" (Jern Nätter) des Juni, Frostnächte, die die Ernte häufig genug vollständig vernichten. Der Reife des Getreides sind die langen Sommertage Norwegens sehr förderlich. Die atmosphärische Feuchtigkeit Norwegens ist eine sehr große, und die Zahl der Regentage beträgt für Bergen etwa 180 und für Christiania 140, die Regenhöhe für Bergen 200 und für Christiania 50 cm.

§ 269. Die Ströme Norwegens sind ungemein wasserreich, aber von außerordentlich wechselndem Gefäll, bald zwischen engen Felsengassen eingezwängt, bald zu mächtigen Seenflächen erweitert, bald wieder sich in tiefe Abgründe hinunterstürzend und großartige Wasserfälle bildend (Rjukanfoß, Vöringsfoß ꝛc.). Infolgedessen sind sie aber natürlich nur dort, wo sie sich zu Seen erweitert haben, schiffbar, und sonst höchstens zu Holzflößerei zu benutzen. Übrigens sind die norwegischen Flüsse während des Winters lange Zeit mit Eis bedeckt. Auch der Glommen, der größte Fluß des Landes, der noch 14 km vor seiner Mündung den prächtigen Sarpsfoß bildet, und ebenso sein Nebenfluß Lougen, der sich zum Mjösensee erweitert, macht von der allgemeinen Regel keine Ausnahme.

§ 270. Die Bevölkerung Norwegens ist — abgesehen von dem Norden und von den Fjelden, wo etwa 30 000 finnische und lappländische Fischer und Nomaden hausen — eine rein germanische und rein evangelische, die in der Zeit der Dänenherrschaft die dänische Schriftsprache angenommen hat, und die sich durch eine ungewöhnlich hohe Volksbildung auszeichnet. Im Gegensatze zu den Schweden ist den Norwegern ein sehr ausgeprägter demokratischer Sinn eigen, der sich auch in ihrer freien Staatsverfassung ausspricht.

§ 271. Die Produktionsverhältnisse. Die norwegische Urproduktion liegt weit mehr in den Fjorden, Wäldern und Weiden des Landes, als in seinen Getreidefeldern. Das einzige Getreide, das bis in den höchsten Norden gedeiht (bis zum Altenfjord), ist die Gerste, während alle übrigen Getreidearten nur im Süden angebaut werden können, und die gesamte Getreideernte beläuft sich nur auf 5 Mill. hl, so daß für ziemlich 150 Tage der Brodbedarf der norwegischen Bevölkerung durch Zufuhr aus dem Auslande zu decken ist. Bedeutend ist nur die Kartoffelproduktion (7 Mill. hl). Von Obstbau ist nicht viel die Rede, obgleich die Kernobstsorten bis Trondhjem und die Kirschen sogar bis gegen den Polarkreis hin vorkommen. Sehr groß ist dagegen der Holzreichtum des Landes (39 % der Fläche ist Wald), und das norwegische Holz zeichnet sich infolge der eigentümlichen Wachstumsverhältnisse auf dem felsigen Boden und in dem harten Klima durch ein außerordentlich festes Fasergewebe aus. Der Wuchs der Stämme ist aber aus demselben Grunde zumeist ein wenig stattlicher, und teilweise lohnt er nicht das Fällen und den Transport. Beträchtlich ist die norwegische Viehzucht. Pferde (150 000) besitzt Norwegen infolge der schwierigen Bodengestalt weniger als Dänemark und Schweden, doch sind die norwegischen Bergpferde sehr mit Recht renommiert wegen ihrer Dauerhaftigkeit. Die Rinderzucht wird durch die Bergweiden der Fjelde ebenso wie durch die grasreichen Thalgehänge sehr begünstigt und in ähnlicher Form betrieben wie in den Alpen, nämlich als Senn- oder Säterwirtschaft. Die Zahl der Rinder beträgt reichlich 1 Mill., liefert aber keinerlei Produkte für den Export und deckt kaum den Nahrungsbedarf der Bevölkerung. Schafe besitzt das Land 1⁴/₅ Mill., so daß aus dem Stifte Bergen eine beträchtliche Menge Wolle exportiert werden kann.

Der höchsten Blüte erfreut sich in Norwegen seit uralten Zeiten die Fischerei, die sowohl in den süßen Gewässern des Landes, als auch in

den Fjorden und an den Küsten in sehr schwungreicher Weise betrieben wird. Sie bildet neben der Holzproduktion die eigentliche Quelle des norwegischen Nationalreichtums. Im großartigsten Maßstabe wird sie bei den Lofoten auf Kabeljaus, Häringe, Lachse ꝛc. betrieben.

An Wild ist Norwegen wegen seiner ausgedehnten Wälder ziemlich reich (Bären, Luchse, Elentiere, Renntiere, Hirsche, Hasen ꝛc.).

Die Industrie kann sich zwar mit derjenigen der mittel- und westeuropäischen Staaten bei weitem nicht messen, aber sie hat sich in den letzten Decennien beträchtlich entwickelt, namentlich in Anlehnung an die starken Wasserkräfte des Landes und an seine guten Schiffahrtsverbindungen mit dem Auslande. Am beträchtlichsten ist die Brauerei und Brennerei.

§ 272. Der jährliche Handelsumsatz mit dem Auslande beträgt etwa 260 Mill. M., so daß also Norwegen in dieser Beziehung noch über Portugal und Rumänien zu stehen kommt. Die gewaltige norwegische Handelsflotte, die ziemlich 1½ Mill. t faßt, und die die zweitgrößte Europas ist, erklärt sich aus der großen Schwierigkeit der Landkommunikation, dieselbe befähigt die Norweger aber, an dem Transportverkehre zwischen fremden Häfen sehr lebhaften Anteil zu nehmen. Der deutschen Flotte ist die norwegische übrigens namentlich insofern unterlegen, als von jener reichlich 16 %, von dieser aber nur etwa 3½ % Dampfer sind. Das Eisenbahnnetz mißt wenig über 1000 km, das Telegraphennetz dagegen 7600 km. Sehr gut sind die regelmäßigen Dampfschiffahrten entlang der Küste und auf den Fjorden und Binnenseen organisiert.

§ 273. **Haupthandelsplätze.**

Christiania (120 000 E.) liegt malerisch schön an dem innersten Winkel des großen und tiefen Christianiafjords, an der Eingangsschwelle zur besten Agrikulturgegend Norwegens, an dem Vereinigungspunkte der wichtigsten Binnenthäler (des Gudbrands-, Valdres- und Hallingthales) und unfern der schwedischen Grenze, so daß dadurch sein Charakter als Landeshauptstadt und Landesuniversitätsstadt ebenso seine Erklärung findet, wie sein Charakter als Haupthafen und Haupteisenbahnknotenpunkt. Während Christiania früher, als Norwegen gewissermaßen eine dänische Kolonie war, lange Zeit nur durch seinen Verkehr mit Kopenhagen eine höhere Bedeutung hatte, hat es sich jetzt auch seine natürlichen Verbindungen mit den andern Nord- und Ostländern dienstbar gemacht, es ist zur Großstadt emporgeblüht und hat eine Schiffahrtsbewegung von mehr als 600 000 t. Seine Industrie ist gleichfalls eine sehr beträchtiche geworden, besonders hinsichtlich der Bierbrauerei, der Maschinen-, Pianoforte- und Möbelfabrikation und der Baumwollspinnerei. Seine Hauptexportartikel sind Holz und Metalle, seine Hauptimportartikel die Getreide, Kolonialwaren und Industrieartikel. Selbstverständlich ist Christiania auch der Hauptsitz des norwegischen Bankwesens und Buchhandels. — Moß ist der Winterhafen Christianias, da der innere Teil des Christianiafjords nur 8 Monate eisfrei ist. — Frederikstad, an der Glommenmündung, sowie Frederikshald, an der schwedischen Grenze, treiben Holzhandel; mehr aber noch Drammen (20 000 E.), das an der westlichen Verzweigung des Christianiafjords und in der Nachbarschaft der schönsten Forsten des Landes liegt. — Kongsberg ist der Hauptsitz des norwegischen Bergbaues

auf Blei und Silber und zugleich die Münzstätte des Landes. — Arendal hat wichtige Eisengruben in seiner Nähe, und ist auch durch Holzexport von Bedeutung. — Christiansand, im äußersten Süden Norwegens, ist die Hauptstation des norwegischen Dampferverkehrs, Holz und Fische exportierend. — Stavanger (20 000 E.) ist durch Häringsfischerei und Schiffsbau bedeutend. — Bergen (35 000 E.), zwischen den beiden tiefst-eingeschnittenen Fjorden der Westküste, an einer guten natürlichen Hafenbucht des Byfjordes, ist der Hauptausfuhrhafen der norwegischen Fischereiproduktion (Stockfische und Häringe, Thran 2c.), heute ebenso wie in der Zeit des Hansabundes, dessen norwegische Hauptfaktorei es war. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt 330 000 t. Wichtig ist auch sein Schiffsbau. — Christianssund, auf mehreren Felsinseln ein kleines nordisches Venedig bildend, ist ebenfalls durch Handel mit Fischereiprodukten wichtig und reich. — Trondhjem (24 000 E.) liegt an dem nach ihm benannten Fjorde sowie in der Verlängerung des Glommenthales und ist die nördlichste Eisenbahnstation Norwegens sowie der ganzen Erde, die außerdem durch eine verhältnismäßig bequeme Kommunikation mit Schweden verbunden ist. Es ist die alte, durch einen ehrwürdigen Dom ausgezeichnete Hauptstadt Norwegens, die ebenfalls Handel mit Fischereiprodukten, Metallen (Kupfer), Holz, englischen und deutschen Industrieartikeln und Kolonialwaren treibt. — Röraas ist durch Kupferbergbau bedeutend; die Dampferstationen Tromsö, Hammerfest und Vardö wieder durch Handel mit Fischereiprodukten.

II. Das Königreich Schweden.

§ 274. Schweden ist sowohl an Fläche (443 000 qkm oder 8042 Q.M.), als auch in Volkszahl (4,578 000) größer als Norwegen, und ebenso ist auch seine Bevölkerungsdichtigkeit eine beträchtlich stärkere (reichlich 600 auf 1 Q.M.). Weiter südwärts reichend als Norwegen (bis zum 55.⁰ n. Br.) erstreckt es sich dagegen nicht ganz soweit nach Norden (bis zum 70.⁰ n. Br.). Besonders steht es aber in einem entschiedenen Gegensatze zu Norwegen dadurch, daß es die östliche baltische Hälfte der skandinavischen Halbinsel einnimmt, und daß es nur mit seinem südwestlichen Teile einen Nordseegolf — das Kattegat — berührt. Mit Rußland grenzt es auf eine Strecke von etwa 800 km, aber ebenso wie Norwegen, in sehr unwirtlichen und unwegsamen Gegenden, so daß an einen intimeren Verkehr mit Rußland auf dem Landwege nicht gedacht werden kann. Wenn Schweden mit Rußland ebenso wie mit Deutschland und Dänemark in Wirklichkeit lebhafte Verkehrsbeziehungen unterhält, so ist das vielmehr fast ausschließlich der Ostsee zu danken, die das Land auf einer Küstenlinie von etwa 1800 km bespült. Die Nordseeküste (300 km) befähigt Schweden vor allen Dingen auch zu einem lebhaften Verkehre mit England, Holland, Belgien und Frankreich, während es sich bezüglich des transatlantischen Verkehrs zu einem großen Teile der Vermittelung Englands, Belgiens, Deutschlands und Hollands bedient.

§ 275. Schweden ist im Gegensatze zu Norwegen vorwiegend Tiefland. Nur in der Nachbarschaft der norwegischen Grenze (in Dalekarlien,

Jemtland, Norrland rc.) finden sich Gebirgsgegenden mit bedeutenden Gipfeln (Sulitelma 1875 m). Nördlich von den großen Seen ist aber auch der Boden des Tieflandes fast allenthalben aus festem Fels zusammengesetzt, der mit seinen starren Wellen an vielen Orten zu Tage steht und der nur hie und da mit lockeren, anbaufähigen Erdschichten überdeckt ist. Der Ackerbau wird oft noch bedeutend erschwert durch die ungeheure Menge von erratischen Blöcken und Geschieben, die das schwedische Tiefland bedecken und durch die auch gewisse Gegenden Südschwedens wie gepflastert erscheinen (Småland).

Der thonige Boden in der Nachbarschaft der Küste und an den Flüssen ist von einer sehr großen Fruchtbarkeit.

An nutzbaren Mineralien ist der Felsboden Schwedens außerordentlich reich, besonders an Eisen-, Kupfer-, Blei-, Silber- und Zinkerzen sowie an Mormor, Porzellanerde rc. Manche Berge des Landes, wie der Taberg bei Jonköping, der Gellivare im Norden Norrlands rc. bestehen aus reinem Magneteisenstein.

§ 276. Das Klima ist in Schweden wesentlich kontinentaler als in Norwegen, und die Temperaturen erinnern bereits an die russischen Extreme (Stockholm — 4° Januartemperatur und + 16° Julitemperatur), sowie auch der Himmel über Schweden seltener von Regenwolken bedeckt ist als über Norwegen (Stockholm 40 cm Regenhöhe).

Die ostschwedischen Häfen und Binnengewässer sind sehr lange mit Eis bedeckt (in Lappland 230 Tage), und der Bottnische Meerbusen ist bei den Quarken häufig genug während des Winters mit Schlitten zu passieren. Nur Göteborg im Westen bleibt zuweilen das ganze Jahr hindurch eisfrei.

§ 277. Der allgemeinen Abdachung des Landes gemäß fließen die schwedischen Flüsse, die auf den westlichen Fjelden entspringen, in der Mehrzahl nach Südosten. Ebenso wie die norwegischen Flüsse tragen aber auch die schwedischen den Charakter einer gewissen Unfertigkeit: bald in engen Felsenbetten und über Felsschwellen rasch thalwärts stürzend, bald zu spiegelglatten großen Seen erweitert. Unter den Seen geben besonders der Wenern (c. 5600 qkm), der Wettern (c. 1900 qkm), der Mälar (c. 1200 qkm) und der Hjelmar (c. 500 qkm) sowie auch der Siljan und Storsjö gute natürliche Schiffahrtsstraßen. Übrigens sind aber die Flüsse nur auf sehr beschränkten Strecken zu befahren, und auch die größeren unter ihnen — die Göta-Elf (im Oberlaufe Klar-Elf genannt), die Motala-Elf, die Dal-Elf, die Angermann-Elf, die Skellefteå-Elf, die Torneå-Elf — bilden selbst nahe bei ihrer Mündung noch große Wasserfälle. Die schauerlichen Trolhättafälle der Göta-Elf, die dieser Fluß etwa 70 km oberhalb seiner Mündung bildet, sind durch das Riesenbauwerk des in den Gneißfelsen gesprengten Trolhättakanals umgangen worden, und ähnlich auch die Stromschnellen der Motala-Elf; bei den nördlichen Strömen aber war das bisher aus wirtschaftlichen Gründen unmöglich.

Dadurch, daß die südlichen großen Seen Schwedens untereinander ebenso, wie mit der Ostsee und mit der Nordsee und mit den norwegischen Grenzseen künstlich verbunden worden sind (Götakanal und Dalslandskanal), besitzt wenigstens Südschweden ein ganz vorzügliches System von Wasserstraßen (c. 4000 km).

§ 278. Die Bevölkerungsverhältnisse liegen in Schweden ebenso wie in Norwegen für die Entwickelung der wirtschaftlichen Verhältnisse insofern äußerst günstig, als auch hier die denkbar vollkommenste Einheit bezüglich der Sprache und des Stammes wie bezüglich der Religion besteht. Die Schweden sprechen bis auf eine kleine Anzahl Finnen und Lappen eine der norwegisch-dänischen nahe verwandte germanische Sprache und bekennen sich fast ausschließlich zur evangelischen Kirche. Die Volksbildung steht in dem Lande allenthalben sehr hoch.

§ 279. Die Produktionsverhältnisse. Nicht in den Wäldern und in den Fjorden wie in Norwegen, sondern in den Wäldern, in den Getreidefeldern und in den Bergwerken beruht der schwedische Nationalreichtum. Die Waldungen nehmen noch c. 40 % der schwedischen Landfläche ein, und die Provinz Norrland insbesondere ist im wesentlichen noch ein einziger großer Urwald, so daß bedeutende Mengen von Nutzholz ausgeführt werden können. Die Ackerproduktion erzeugt trotz der angedeuteten Schwierigkeiten der Bodenbestellung in der Regel noch etwas mehr Getreide als das Land bedarf (7 M. hl Roggen, 5 M. hl Gerste, 15 M. hl Hafer, 3 M. hl Weizen, Buchweizen 2c.). Bedeutend ist auch der Flachsbau, und Tabak sowie auch Hopfen wird selbst nördlich von Stockholm noch mit gutem Erfolge angebaut. Als die eigentliche Kornkammer Schwedens muß Schonen betrachtet werden. Pferde besitzt Schweden 460 000, Rinder 2 Mill., Schafe 1½ Mill., Schweine 400 000, von allen Haustieren also beträchtliche Mengen. Da die Qualität der Rassen aber auf dem schwedischen Felsboden nur eine mittelmäßige ist, so genügen die Produkte der Viehzucht dem Bedarfe der Bevölkerung nicht vollständig.

Bei der gewaltigen schwedischen Mineralproduktion steht das Eisen, das für das beste der Welt gilt, oben an. Das Quantum der jährlichen Förderung kommt dem östreichischen und russischen nahezu gleich und dasselbe könnte noch ein viel größeres sein, wenn der Verkehr in dem Lande überall ein leichter wäre, und wenn neben den Eisenerzlagerstätten auch Kohlenflötze zu finden wären. Die ergiebigsten Eisenerzgruben liegen westlich und nordwestlich von dem Mälarsee.

Der Kupferbergbau Schwedens scheint augenblicklich die ausländische Konkurrenz nicht mehr bestehen zu können und ist daher im Rückgange begriffen, noch mehr aber der Silberbergbau. Die Zink-, Nickel- und Bleiproduktion war niemals sehr bedeutend. Kohle findet sich in Schweden nur in dem Süden; dieselbe ist von geringer Qualität und nicht transportfähig.

Die Industrie weiß in Schweden, ähnlich wie in Norwegen und in der Schweiz die reichen Wasserkräfte in sehr umfassender Weise in ihre Dienste zu nehmen und dadurch den Kohlenmangel teilweise zu ersetzen. Außer der eigentlichen Eisenindustrie, die einen hohen Rang beanspruchen darf, ist namentlich die Maschinenindustrie hoch entwickelt (Motala), aber auch die Woll- und Baumwollenindustrie ist im Aufblühen begriffen (Stockholm, Norrköping und Götaborg). Die Leinenindustrie ist in Norrland ein alter Hausindustriezweig, mit dem sich die Bevölkerung besonders während des Winters beschäftigt. Ein wichtiger Exportindustriezweig ist die

Zündhölzchenfabrikation. Bei der Vorliebe der Nordländer für Spirituosen ist natürlich auch die Brennerei bedeutend, und ebenso die Bierbrauerei.

§ 280. In Bezug auf die Handelsbewegung (400 Mill. M.) nimmt Schweden vollkommen den Rang ein, der seiner Bevölkerungszahl entspricht, nicht aber den Rang, der seiner Produktionskraft entsprechen würde. Hinsichtlich seiner Handelsmarine (428 000 t) übertrifft es dagegen sowohl Rußland als auch Östreich-Ungarn, und auch durch die Entwickelung seines Eisenbahnnetzes (über 5000 km) und durch die Pflege seiner Kunststraßen (c. 20 000 km „kungsvägar" oder königl. Straßen) ist es relativ über diese sowie über alle südeuropäischen Staaten zu stellen. Ähnliches gilt auch von dem Post- und Telegraphenverkehre. Die wichtigsten Verkehrsländer Schwedens sind begreiflicherweise England, Deutschland (Lübeck), Dänemark, und Rußland, und während namentlich Holz, Eisen, Getreide und Zündhölzer exportiert werden, werden Kolonialwaren und Industrieartikel importiert. Stockholm und Göteborg stellen als Handelsplätze alle anderen weit in den Schatten.

§. 281. **Handelsplätze:**

1) In Svealand: Stockholm (zieml. 180 000 E.), die malerisch schöne Hauptstadt Schwedens und die volksreichste Stadt der ganzen Halbinsel, genießt unter den schwedischen Städten der baltischen Seite eine sehr bevorzugte Lage. Unfern von der Mitte der Ostseeküste, gegenüber von Riga und St. Petersburg gelegen, nimmt sie die beiden Ufer jener Enge ein, durch die ein baltischer Küstenfjord (der Saltsjö) mit dem großen, vielfach verzweigten und allenthalben für kleinere Fahrzeuge schiffbaren Mälarsee in Verbindung steht. Die Gegenden welche den Mälarsee umgeben, gehören zu den fruchtbarsten und kulturfähigsten des Landes und gewähren durch ihre Ackerfelder, durch ihre hochstämmigen Forsten und durch ihre Eisengruben dem Stockholmer Hafen ein vorzügliches Hinterland, das auch verhältnismäßig leichte Kommunikationen nach den ferner liegenden Gebieten besitzt. Der Hafen Stockholms ist zwar durch Felsklippen schwierig nahbar, aber sehr tief und geräumig, und daher ist seine Schiffahrtsbewegung eine sehr bedeutende ($1^1/_3$ Mill. t.). Der Handel der Stadt erstreckt sich vorzugsweise auf Getreide, Eisen, Holz, Salz, Luxusartikel, Baumwollwaren ꝛc. Die sehr bedeutende Industrie erzeugt Gewebe, Metallwaren, Maschinen, Glas, Steingut, Zucker, Bier ꝛc. Selbstverständlich ist Stockholm auch der Hauptsitz des schwedischen Bankwesens sowie des schwedischen Buchhandels. — Upsala, durch seine Universität und seinen Dom berühmt, ist auch durch Buch- und Produktenhandel von einiger Bedeutung. — Danemora besitzt weltberühmte uralte Eisengruben und Eisenhütten sowie Ankerschmieden, Stahlfabriken ꝛc. — Die Silbergruben von Sala sind gegenwärtig stark erschöpft. — Falun betreibt seinen alten Kupferbergbau noch aufs eifrigste und verarbeitet im Verein mit den kleineren Nachbarstädten (Avesta ꝛc.) außer dem Kupfer auch Eisen, Flachs, Baumwolle u. s. w. — Eskilstuna, an der Vereinigung des Hjelmar mit dem Mälar, ist als das „schwedische Sheffield" besonders durch Messer- und Gewehrfabrikation berühmt. — Örebro, am Hjelmar, treibt Produktenhandel und Bergbau auf Eisen; Nyköping, an einer Ostseebucht Seeschiffahrt und Getreidehandel.

2) In Götaland: Norrköping (c. 30 000 E.), an der Einmündung des Motala-Ström in den Bråvik, ist nächst Stockholm die wichtigste Fabrikstadt Schwedens, die häufig als „schwedisches Manchester" bezeichnet wird und die besonders Tuch- und Baumwollenindustrie, daneben aber auch Schiffsbau betreibt. — Motala besitzt eine großartige Maschinenwerkstatt. — Jönköping am Südende des Wettersees ist namentlich durch seine Zündhölzchen berühmt. — Westerwik und Kalmar sind kleine Handelshäfen, Karlskrona ein großer Kriegshafen an der Ostsee. — Malmö (35 000 E.), am Sund, ist der südliche Terminus der schwedischen Eisenbahnen und der bequemste Überfahrtsort nach Dänemark (Kopenhagen) ebenso wie nach Deutschland (Stralsund). Sein Handel in Getreide, Holz, Steinkohlen rc. ebenso wie seine Industrie in Maschinen, Leder, Zündwaren, Tabak und Branntwein sind in raschem Aufblühen begriffen. — Die kleine Universitätsstadt Lund besitzt Tuch-, Leder-, Tabak-, und Zuckerfabriken. — Der kleine Hafen Halmstad ist durch Lachsfischerei und durch Handel mit geräuchertem Lachsfleisch berühmt. — Göteborg (zieml. 80 000 E,) liegt an einer tiefen und durch Skären geschützten Bucht, in der der wichtigste schwedische Strom (Gota-Elf) sich in die Nordsee ergießt, und ist dadurch, sowie durch die vorzüglichen Kanal- und Eisenbahnverbindungen mit dem schwedischen Innern der atlantische Haupthafen des Landes, der trotz seines jugendlichen Alters selbst Stockholm in gewissen Zweigen des Handels weit überflügelt hat, und der sich eines außerordentlichen Reichtums erfreut. Seine lebhaftesten Verbindungen richten sich selbstverständlich nach England, und deshalb sind auch Steinkohlen, Baumwollen-, Kolonialwaren und englische Industrieerzeugnisse seine wichtigsten Handelsartikel. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt c. 2 Mill. t. Auch seine Industrie in Baumwolle, Maschinen, Schiffsausrüstungsartikeln und Schiffsbau ist bedeutend. — Uddevalla ist ein kleiner See- und Fischerhafen. — Wisby auf der Insel Gotland ist als Wiege des alten Hansabundes berühmt.

2) In Norrland: Gefle (c. 20 000 E.), mit guten Eisenbahnverbindungen in das schwedische Innere, ist ein wichtiger Holz- und Eisenexporthafen. — Sundsvall ist Endpunkt der direkten Straße von Trondhjem nach Schweden, dem eine bedeutendere Zukunft bevorsteht, sobald sich diese Straße, dem Projekte gemäß, auf der ganzen Strecke in eine Eisenbahn verwandelt haben wird. — Hernösand, vor der Angermann-Elfmündung, Luleå und Haparanda sind kleine Seehäfen und Dampfschiffstationen.

10. Das Kaisertum Rußland.

I. Allgemeines.

§ 282. **Natur des Landes.** Das russische Reich in Europa und Asien, das die größte zusammenhängende und zu einem einzigen Wirtschafts- und Staatsgebiete vereinigte Landfläche auf Erden darstellt, hat eine Ausdehnung von 22 Mill. qkm (c. 400 000 Q.M.). Hinsichtlich der Volkszahl (95 Mill.) wird es nur von China (und von dem britischen Kolonienreiche) übertroffen.

Auch wenn man aber von den asiatischen Besitzungen Rußlands absieht, zählt Rußland zu den größten Staaten der Erde (5,3 Mill. qkm oder 96 000 Q.M. und c. 80 Mill. Einw.), der wenigstens alle europäischen Staaten an Fläche und Volkszahl weit überragt, und der nur in der Bevölkerungsdichtigkeit (830 auf 1 Q.M.) bedeutend hinter den meisten zurückbleibt. Daß die Bevölkerungsdichtigkeit fünfmal geringer ist als in Deutschland und etwa siebenmal geringer als in Großbritannien ist bezüglich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Rußlands als eine große Schwäche anzusehen, und der Ausspruch des Kaisers Nikolaus: „Der Krebsschaden des russischen Reiches ist seine Größe!“ hat ganz besonders auch in Bezug auf den Handel und Verkehr seine volle Geltung.

§ 283. Das russische Reich erstreckt sich von der Breite der Mittelmeerhalbinsel bis weit über den Polarkreis hinaus (44°—70° n. Br.), übrigens ist aber seine Lage eine weit kontinentalere als bei irgend einem andern europäischen Lande.

Auf der ausgedehntesten Strecke (c. 5000 km) grenzt Rußland mit seiner asiatischen Besitzung Sibirien, die zwar eine weit höhere Kulturfähigkeit und weit größere natürliche Reichtümer besitzt, als man gewöhnlich glaubt, die aber doch bis jetzt im wesentlichen nur als eine große Urwaldeinöde angesehen werden kann, und die deshalb den Handel und Verkehr zunächst noch weit mehr aufhält als fördert. Der Kaspische See, auf dessen Küstenlinie etwa 1000 km zu rechnen sind, trennt das europäische Rußland nur von den centralasiatischen Staaten und von dem übel verwalteten Perserstaate, also auch von produkten- und verkehrsarmen Ländern. Jenseits des Kaukasus und jenseits seiner reichen, aber unentwickelten transkaukasischen Kolonie berührt sich Rußland mit der asiatischen Türkei, deren wüste wirtschaftliche Zustände den Handel und Verkehr Rußlands auch nach dieser Seite hin wenig begünstigen. Das Schwarze Meer, das Rußland auf ziemlich 2500 km bespült, ist nicht nur der abgeschlossenste und entlegenste Golf des Atlantischen Oceans, der den Verkehr in die Ferne nur unter sehr schwierigen Verhältnissen möglich macht, sondern es ist außerdem auch außerordentlich hafenarm und durch weite Steppenländer von den produktiven Gegenden Rußlands getrennt; im Asowschen Meere ist die Schiffahrt außerdem während des Winters lange Zeit durch Eis unterbrochen. In der nächsten Nachbarschaft bringt das Schwarze Meer Rußland übrigens immer wieder mit dem ruinenhaften türkischen Staate und mit den durch die Zertrümmerung der Türkei entstandenen, wirtschaftlich noch wenig entwickelten Kleinstaaten in Berührung. Rumänien, mit dem Rußland sich durch eine 800 km lange Grenze berührt, ist einer von diesen Staaten, der obendrein in seinen Produktionsverhältnissen den angrenzenden Teilen Rußlands gar zu nahe verwandt ist, als daß die Handelsbewegung nach ihm hin eine sehr starke sein könnte. Ganz ähnliches wie von Rumänien ist auch von dem östreichischen Kronlande Galizien nebst der Bukowina zu sagen (1200 km Grenzlinie). Diejenigen Teile Östreich-Ungarns, die durch eine reiche und verschiedenartige Produktion das russische Handelsleben mächtiger anregen könnte, liegen jenseits des Karpatenwalles (vergl. § 183). Der einzige Staat, der unter den unmittelbaren Landnachbarn Rußlands ohne weiteres mächtig fördernd

auf sein Handels- und Verkehrsleben, wie auf sein ganzes Kulturleben einwirken konnte, war demnach Deutschland, mit dem Rußland auf einer Linie von 1300 km grenzt, und nach dieser Seite hin ist deshalb auch die Handelsbewegung zu Lande die stärkste und lebhafteste. Die Ostsee bespült Rußland (incl. Finnland) auf einer Küstenlinie von c. 2400 km, und dieses Meer muß als das wichtigste Kulturmeer Rußlands bezeichnet werden. Nicht nur erleichtert dasselbe wieder die Kommunikation mit dem Kulturstaate Deutschland, sowie mit Schweden und Dänemark, es gestattet auch — wenigstens während der wärmeren Jahreszeit (c. 7 Monate) — eine freiere Bewegung in der Richtung auf England, Holland, Frankreich und auf den offenen Ocean. Die Landgrenze gegen Schweden und Norwegen hat nur für den Verkehr der nomadisierenden Lappen einige Bedeutung, nicht aber für das Handelsleben Rußlands im Großen.

Das Nördliche Eismeer endlich, das mit dem Weißen Meere tief in das Innere von Rußland eingreift, und dessen Küste etwa 4500 km lang ist, bildet noch kürzere Zeit als die Ostsee eine Verkehrsstraße nach Nordwesteuropa und nach dem Atlantischen Oceane (c. 4 Monate).

Wenn man Rußlands Grenzen und Küsten überschaut, so möchte man das große Reich bezüglich des Handels und Verkehrs mit einem gefesselten Riesen vergleichen. Zu keinem Lande der Erde steht es in dieser Beziehung in schrofferem Kontraste wie zu dem britischen Inselreiche.

§ 284. Der Grundcharakter der russischen Bodenbildung ist Eintönigkeit. Auf weiten Strecken ist Rußland genau aus denselben Gesteinsschichten zusammengesetzt: in Finnland aus Granit, im Nordosten aus Juraschichten, in der Mitte aus Kohlenkalkstein (der die großen, aber wenig abbauwürdigen Kohlenlager bei Moskau enthält), in den Ostseeprovinzen aus Devon und in dem ganzen Süden aus Schichten der Tertiärformation. Während am oberen Pripet die öden Rokitnosümpfe und am Nördlichen Eismeere die Eissümpfe der Tundren endlose Flächen einnehmen, breiten sich in dem Gebiete der oberen Dwina die ungeheuren nordrussischen Urwaldeinöden, zwischen der Wolga und dem Dnjepr die üppigen Getreidefelder des humusreichen „Tschernosem" (schwarze Erde) und entlang dem Schwarzen und Kaspischen Meere endlich die ebenso ungeheuren südrussischen Steppen aus.

Der einförmig gebildete russische Boden zeigt nur hie und da sanfte Anschwellungen, die in Nordrußland „Uwali" genannt werden, und die im sogenannten „Waldaiplateau" (Wolchonskywald), und in dem Bergufer der Wolga ihre bedeutendste Höhe erreichen (c. 350 m).

§ 285. So verschieden auch die Breitengrade sind, die Rußland im Süden und Norden berühren, und ein so großer Unterschied auch zwischen dem Klima der Citronengärten am Südrande der Krim und dem der Samojedenzelte am Nördlichem Eismeere vorhanden ist, — eins ist dem russischen Reiche trotzdem fast allenthalben gemeinsam: ein heißer Sommer, mehr aber noch ein kalter, harter Winter. Die Januartemperatur von St. Petersburg beträgt — 11°, die von Moskau — 10°, die von Kasan — 14°, die von Orenburg — 16° C. Einzig die südliche Krim macht eine Ausnahme, da Sewastopol eine Januartemperatur besitzt, die etwa derjenigen von Paris entspricht (+ 2°). Der harte Winter bedingt selbstverständlich einen

ungeheuren Holzkonsum, und zugleich macht derselbe durch seine andauernde Schneedecke die Kommunikation vermittelst des Schlittens bequemer als die Kommunikation vermittelst des Wagens während des Sommers. Der Sommer ist, abgesehen von dem äußersten Norden, durch ganz Rußland ziemlich gleichmäßig warm, und selbst Archangelsk hat eine Julitemperatur von + 16°, Petersburg aber eine solche von + 17°, Moskau von + 19° und Sewastopol von + 24°. Bis über Archangelsk hinaus kann auf diese Weise das Getreide überall reifen. Niederschläge fallen über Rußland weniger als über Westeuropa (Petersburg 45 cm, Kasan 35 cm), da aber ein großer Teil derselben während des Winters niedergeht und beim Thauen langsam in den Erdboden hineinsickert, so genügt der Betrag zur Befruchtung des Bodens vollkommen, und nur in der südrussischen Steppe ist er besonders für das Gedeihen des Waldes zu gering (Astrachan 12 cm).

§ 286. Die Ströme Rußlands folgen den verschiedensten Abdachungen und fließen teils zum Kaspisee, teils zum Pontus, teils zur Ostsee und teils zum Nördlichen Eismeer. Dieselben können sich auf der weiten Landfläche meist zu gewaltiger Größe entwickeln, und sie leiden in der Regel nicht an einem starken, der Schiffahrt ungünstigen Gefäll, sowie ihre Gebiete auch nirgends durch hochliegende Wasserscheiden von einander getrennt sind. Gegenüber den zahlreichen Vorteilen, die sie als Verkehrsstraßen gewähren, ist es nur als eine große Schattenseite derselben zu bezeichnen, daß sie während des Winters lange Zeit durch eine feste Eisdecke unschiffbar sind, sowie daß sie sich sämtlich in sehr abgeschlossene Meeresteile ergießen. Die Gesamtlänge der Schiffahrtslinien, welche die Flüsse bieten, beträgt etwa 40 000 km. Obgleich die meisten Hauptströme durch Kanäle mit einander verbunden worden sind, so beläuft sich die Länge dieser künstlichen Schiffahrtslinien doch nur auf etwa 1000 km.

Die Wolga hat ihre Quellen auf der Waldaihöhe (180 m über dem Meere) und ist der größte Strom Europas (vergl. § 111). Man darf sie als die natürliche Hauptstraße des russischen Reiches bezeichnen, freilich aber als eine Hauptstraße, die in den streng abgeschlossenen und von wenig produktiven Gebieten umgebenen Kaspisee führt, und die deshalb vorzugsweise nur für den binnenländischen Verkehr von Wichtigkeit ist. Ihre 60 Mündungsarme sind sämtlich stark versandet. Unter den schiffbaren Nebenflüssen der Wolga sind die bedeutendsten die Twerza, Mologa, Scheksna, Oka und Kama (nebst der Bjelaja). Die drei erstgenannten sind mit der Newa in künstliche Verbindung gesetzt, und ebenso auch die Scheksna mit der Dwina. Die Summe der Schiffahrtslinien, welche die Wolga mit ihren Nebenflüssen darbietet, beträgt mehr als 18 000 km, und da sowohl die reichen Bergwerksbezirke des Ural, als auch die Industrie- und Ackerbaubezirke Mittelrußlands in das Gebiet der Wolga fallen, so ist ihr Verkehrsleben selbstverständlich ein sehr bedeutendes. Namentlich finden auf ihr regelmäßige Dampfschiffahrten statt.

Der Don ist in seinem Charakter sehr von der südrussischen Sommertrockenheit abhängig und hat trotz seines ruhigen Laufes eine stark wechselnde Wasserfülle. Schiffbar ist er von Woronesch, sein Nebenfluß Donez von der Gegend von Charkow.

Der Dnjepr hat durch die ausgedehnten Sümpfe seines Gebietes einen

gleichmäßigeren Wasserstand, sein im übrigen ruhiger Lauf wird aber bei dem Durchbruche durch das südrussische Steppenplateau sehr wild, und seine 13 Katarakte (unterhalb Jekaterinoslaw) unterbrechen die Schiffahrt auf ihm vollständig. In seinem Oberlaufe ist er von Smolensk ab schiffbar. Durch den Königskanal steht er mit dem Bug und der Weichsel, durch den Oginskyschen Kanal mit dem Njemen und durch den Beresinakanal mit der Düna in künstlicher Verbindung.

Der Dnjester besitzt im Gegensatz zu den übrigen russischen Strömen auf seiner ganzen Lauflänge ein sehr starkes Gefäll, und er bedarf im Interesse der Schiffahrt einer gründlichen Regulierung.

Der russische Anteil an der Weichsel ist zwar ebenfalls von Regulierungsarbeiten fast unberührt, er bietet aber trotzdem eine ziemlich gute Schiffahrtsstraße.

Ganz Ähnliches gilt auch von dem Njemen.

Minder gut ist die Düna schiffbar, da das Bett derselben beim Durchbruche durch den baltischen Landrücken ein sehr wechselndes Gefäll, sowie lästige Stromschnellen und Sandbänke.

Die Newa mit ihrem merkwürdigen System von Seen (Ladoga-, Onega- und Ilmensee) bildet nächst der Wolga ohne Zweifel die wichtigste Schiffahrtsstraße Rußlands und hat vor diesem Flusse noch den Vorzug, daß sie sich in das wichtigste der russischen Meer ergießt. Wie mit der Wolga, so steht sie auch mit der Suchona in Kanalverbindung. Ihr Gebiet ist freilich im allgemeinen wenig produktiv.

Die Dwina ist bereits in ihren Quellflüssen (Suchona und Wytschegda) eine gute Schiffahrtsstraße, die leider aber am längsten durch Eisbedeckung gesperrt ist (7 Monate) und noch mehr wie die Newa durch produktenarme Gegenden fließt.

Die Petschora ebenso wie der Ural sind im wesentlichen nur durch ihren Fischreichtum von Bedeutung.

§ 287. Die Bevölkerungsverhältnisse. Es wohnen auf dem russischen Staatsgebiete mehr als 30 in Sprache, Sitte und Körperbildung unterschiedene Nationalitäten. Mehr und mehr sind diese Nationalitäten aber im Begriffe, sich zu einem einzigen großen Volke zu verschmelzen. Von den 80 Mill. Bewohnern des europäischen Rußland sind gegenwärtig bereits 63 Mill. (c. 80%) Slaven, so daß also das slavische Element allen anderen Elementen der Bevölkerung durch die Zahl weit überlegen ist und absorbierend auf dieselben wirken muß. Die Polen freilich (5⅓ Mill.) widersetzten sich bis vor kurzer Zeit dem russischen Versuche, das Slaventum zu einer Einheit zu gestalten in der heftigsten Weise, aber ihr Widerstand ist gegenwärtig vollkommen gebrochen, und aller Wahrscheinlichkeit nach steht ihnen der Untergang in dem Russentume in nicht zu ferner Zeit bevor. Die Kleinrussen (c. 15 Mill.), die den Süden Rußlands bewohnen, haben zwar auch immer dazu geneigt, eine politische Sonderstellung einzunehmen, aber es ist ihnen das niemals gelungen. Die Großrussen (38 Mill.) sind ihnen nicht nur an Zahl sondern auch an politischen Fähigkeiten bedeutend überlegen, und dieselben haben ihnen vor allen Dingen bereits ihre Schriftsprache aufgedrungen. Durch ihr großes kolonisatorisches Geschick finden sie sich auch allenthalben in dem weiten Reiche in kompakten Massen, und eben dadurch sind sie zur Herrschaft über die übrigen

Stämme so sehr geeignet. Die Weißrussen (4 Mill.) sind mit ihnen bereits fast vollkommen verschmolzen. Die Litauer der Ostseeprovinzen (2¹/₂ Mill.) werden gegenwärtig in ihrer nationalen Selbständigkeit gegenüber den deutschen Gutsherren und Städtebewohnern sehr begünstigt, um später desto sicherer der Russifizierung anheimzufallen. Von den nichtslawischen Stämmen haben bisher die Finnen des Großfürstentums Finnland (2 Mill.) die größte Unabhängigkeit bewahrt: ein besonderes Territorium, eine besondere Verfassung, eine besondere Religion und eine besondere Sprache. Die übrigen Finnenstämme aber (Esthen, Mordwinen, Tscheremissen, Tschuwaschen, Permjäken, Lappen, Samojeden ꝛc., insgesamt 3 Mill.) bekennen sich bereits großenteils zur orthodoxen Kirche, kleiden sich wie die großrussischen Bauern, bauen ihre Häuser und Dörfer wie diese, erlernen deren Sprache ꝛc. und sind auf diese Weise im Begriffe, ganz in dem Russentume aufzugehen. Die Tataren (3 Mill.) halten streng an ihrer muhamedanischen Religion fest, bilden aber ähnlich wie die Juden (2²/₃ Mill.) weniger ein selbständiges Volk als vielmehr eine besondere Kaste, die sich vorwiegend mit allerlei Handelsthätigkeit beschäftigt. Die Deutschen, welche in Rußland leben (c. 1 Mill.), sind ein überaus wichtiges Kulturelement in Rußland gewesen, insofern sie sowohl zur politischen und militärischen Organisation des Reiches als auch zum Emporblühen der Wissenschaft, der Industrie und des Handels sehr viel beigetragen haben. — Bei weitem der größte Teil der russischen Bevölkerung — nämlich mehr als 60 Mill. — bekennt sich zu der griechisch-katholischen Kirche. Nur die Polen sind römisch-katholisch, und nur die großfürstlichen Finnen, die Litauer und die Deutschen sind evangelisch. Die Nationalkirche wird auf Kosten der übrigen von der Regierung aber so sehr begünstigt, daß auch die Glaubenseinheit bedeutende Fortschritte macht. — Die Bildung des russischen Volkes ist eine sehr geringe, und das gewöhnliche Volk steht durch seine Bedürfnislosigkeit und Rohheit im schroffen Gegensatze zu den höheren Ständen mit ihrem französischen „savoir vivre“ und mit ihrem Raffinement. Bis zum Jahre 1862 war die Mehrzahl der russischen Bauern Leibeigene. Die despotisch-patriarchalische Regierung des Czaren und die Verwaltung des Staates durch ein stark korrumpiertes Beamtentum nährt in dem Volke vielfach eine große Unzufriedenheit, die ihren schauerlichen Ausdruck in dem revolutionären Geheimbunde der Nihilisten gefunden hat.

§ 288. Die Produktionsverhältnisse. Obwohl die Ausbeutung der natürlichen Schätze des Landes in Rußland vielfach noch in der primitivsten und nachlässigsten Weise betrieben wird, so muß Rußland doch hinsichtlich seiner Urproduktion als ein sehr reiches Land gelten. Mehr als 25% der russischen Fläche sind Unland und liegen vollkommen unbenutzt da (Tundren, Rokitnosümpfe, ausgedehnte Steppen ꝛc.). Nur 20% der Fläche dagegen sind wirkliches Kulturland (Acker- und Gartenland), aber diese verhältnismäßig kleine Fläche erzeugt durch ihre Fruchtbarkeit sehr hohe Erträge. Bezüglich der Getreideproduktion (80 Mill. hl Weizen, 240 Mill. hl Roggen, 200 Mill. hl Hafer) war Rußland bis zum Jahre 1877 das erste Land der Erde, seit diesem Jahre aber ist es von der nordamerikanischen Union bedeutend überflügelt worden. Da Rußland nahezu eine doppelt so große Bewohnerzahl aufweist als dieser Staat, und da die sogenannte „Schwarze

Erde“ an Fruchtbarkeit ihresgleichen in der Welt nicht hat, so ist das ein deutliches Zeichen von der sehr mangelhaften Bewirtschaftung des Bodens. Man hat übrigens berechnet, daß Rußland durch streng rationellen Ackerbau wohl das Sechs- oder Siebenfache seiner gegenwärtigen Ernte erzielen könnte. Außer auf dem Tschernosem, das $^2/_3$ des russischen Getreides erzeugt, ist die Getreide-, Flachs-, Rüben- und Kartoffelproduktion namentlich noch in Westrußland und Polen, wo der Boden etwas besser bewirtschaftet wird, sehr bedeutend. Wein erzeugt Rußland nur im Süden, und daselbst gedeiht auch gutes Obst, ebenso wie Melonen, Tabak ꝛc. Wald bedeckt in Rußland — abgesehen von den Steppen — noch ungeheure Flächen (38% des Landes), aber der inländische Holzkonsum und der Holzexport ist ein so bedeutender, daß es bei der Sorglosigkeit der Bewirtschaftung der Forsten entlang den Hauptverkehrsstraßen und Flüssen bereits sehr an hochstämmigen Beständen fehlt, und daß eine Erschöpfung des Landes bezüglich der Forstproduktion durchaus nicht unmöglich ist.

Die Viehzucht blüht am höchsten in den südrussischen Steppen, namentlich ist hier die Stätte der berühmten russischen Pferdezucht (ziemlich $16^1/_3$ Mill. Stück oder etwa 5mal so viel, als Deutschland besitzt). Ebenso ist daselbst aber auch die Rinder- und Schafzucht (c. 24 Mill. resp. c. 50 Mill.) bedeutend. Edlere Rassen sind freilich nur zum Teil vorhanden. Schweine besitzt Rußland über 10 Mill., namentlich im Gebiete des Tschernosem und in den westlichen Provinzen. Im Süden spielt noch das Kameel und im Norden das Renntier eine wichtige Rolle. Die Bienenzucht wird in Rußland durch den starken Wachskonsum der russischen Kirche sehr begünstigt. Von höchster Bedeutung ist aber vor allen Dingen noch die russische Fischerei, die allein in dem Kaspischen Meere und in der Wolga höhere Erträge erzielt als die Seefischerei auf den Neufundlandbänken. Auch die Jagd ist in Rußland sehr ergiebig, und Wölfe ebenso wie Bären sind in den meisten Gegenden noch zahlreich vorhanden.

Russische Gräberfunde beweisen, daß der Bergbau in dem Lande ein sehr hohes Alter hat, in höheren Schwung ist derselbe aber doch erst in diesem Jahrhundert gekommen, ja heute noch steht er kaum in allen Stücken auf der Höhe der Zeit. Die beiden Hauptprodukte des russischen Bergbaues sind Eisen und Gold. Eisen erzeugt Rußland aus seinen unerschöpflichen Lagerstätten in dem Ural aber immer noch nicht so viel als das kleine Belgien, und auch hinsichtlich seiner Goldausbeute wird es von verschiedenen Ländern (Australien, Kalifornien ꝛc.) übertroffen. Silber fördert Rußland weniger als Deutschland, und ebenso auch Zink und Kupfer. Das Zink findet sich namentlich in Polen und Finnland. Steinkohlen erzeugt Rußland aus seinen großen Lagern nur 36 Mill. Ctr. ($^1/_{10}$ der französischen, $^1/_{28}$ der deutschen Förderung), und die russische Industrie ist auf diese Weise stark von der englischen Zufuhr abhängig. Bedeutend ist die russische Petroleumproduktion in den kaukasischen Provinzen. Die Salzgewinnung aus dem Elton-See und aus dem Baskutschan-See, die eine vollkommen gesättigte Sole enthalten, ist ziemlich bequem, und dieselbe wird außerdem auch noch in großen Steinsalzwerken des Ural betrieben. Sie beträgt etwa 520 Mill. Ctr., also nicht ganz 60% der deutschen.

§ 289. Die Handels- und Verkehrsverhältnisse. Die Produktionsverhältnisse sind in Rußland auf weiten Gebieten zu gleichförmige, die Bevölkerung ist an den meisten Orten eine zu dünne, die natürlichen Verbindungen mit dem Auslande sind im allgemeinen zu schwierige und mangelhafte, und die russische Staatsverwaltung ist in vielen Beziehungen eine zu üble und der Freiheit des Verkehrs feindliche, und so ist es kein Wunder, daß das Verkehrsleben Rußlands nach dem Auslande hin kein sehr stark entwickeltes ist. Die Ziffer des russischen Außenhandels (ziemlich 4000 Mill. Mark) entspricht bei weitem nicht der Riesengröße des Landes. Noch weniger ist das aber bezüglich des Eisenbahn- und Straßennetzes der Fall. In der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes (22 000 km) steht Rußland unter den europäischen Ländern ziemlich in letzter Linie, und nur der Türkei und Griechenland gestattet es den Vorrang nicht. Es ist das um so erstaunlicher, als natürliche Hindernisse des Eisenbahnbaues in dem Lande fast vollkommen fehlen, und als z. B. in dem ganzen weiten Reiche (Kaukasien ausgeschlossen) kaum eine einzige Tunnelierung notwendig gewesen ist. Erst seit dem Krimkriege, bei dem die Schwächen des russischen Verkehrs besonders grell zu Tage traten, hat man in Rußland etwas energischer an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes gearbeitet. Von amerikanischer Energie und Kühnheit ist man aber in Rußland stets fern geblieben. Ähnlich wie bei dem französischen Eisenbahnnetze ist auch bei dem russischen ein Zusammenlaufen aller Hauptlinien in der im Mittelpunkte des Landes gelegenen Hauptstadt auffällig. Die verkehrsreichsten unter den russischen Bahnen sind natürlich außer den Strecken Moskau—Petersburg und Moskau—Kiew—Odessa die auf Deutschland gerichteten. Der Straßenbau ist in Südrußland fast total vernachlässigt, was allerdings, ähnlich wie in Ungarn, durch den absoluten Steinmangel der Gegend teilweise zu entschuldigen ist. Auch in Nordrußland aber, wo es an Steinen nicht fehlt, sind die Landstraßen meist schlechte, und die Zu- und Abfuhr nach den Bahnhöfen ist auf diese Weise eine außerordentlich beschwerliche. Das Netz der Telegraphenlinien beträgt 75 000 km, also nur 25 % mehr als in dem 10mal kleineren Deutschland, und die Zahl der damit beförderten Depeschen beläuft sich noch nicht auf die Hälfte der deutschen. Bezüglich der Zahl der Postsendungen (172 Mill.) steht Rußland nicht sehr beträchtlich über Belgien und über der Schweiz.

Die unbedeutende Handelsflotte (c. 300 000 t.), die selbst hinter der schwedischen zurücksteht und die östreichische und dänische nicht sehr bedeutend übertrifft, verräth wieder sehr deutlich den streng kontinentalen Charakter Rußlands. Am stärksten ist der Seeschiffahrtsverkehr natürlich auf der Ostsee, und die Handelsbewegung der Häfen dieses Meeres übertrifft diejenige des Pontus um das doppelte, des Weißen Meeres um das 30fache und des Kaspisees um das 100fache. Die Hauptverkehrsländer Rußlands sind Deutschland, England, Frankreich, Holland ꝛc. Die Schwerfälligkeit des Handels nach Asien zu wird dadurch sehr deutlich charakterisiert, daß Rußland mit China weit weniger Waren austauscht als mit Holland. Die wichtigsten Häfen Rußlands sind Petersburg Odessa und Riga, die wichtigsten Binnenhandelsplätze Moskau, Warschau, Nischnei-Nowgorod, Kiew und Charkow. Als Bank- und Börsenplätze spielen Petersburg und Moskau die Hauptrolle.

Die Hauptexportartikel des russischen Handels sind Getreide, Holz, Flachs und allerlei Rohprodukte, die Hauptimportartikel Kolonialwaren, Thee, Wein, französische Luxusartikel, deutsche und englische Industrieartikel 2c.

II. Die einzelnen Provinzen und ihre Handelsplätze.

§ 290. 1. Das Großfürstentum Finnland ist ein niederes, an der Küste mit zahllosen Felseninseln (Skären) bekleidetes und mit vielen guten Hafenbuchten versehenes Granitplateau, das in seinem Innern vielfach mit erratischen Blöcken überstreut und mit zahlreichen Süßwasserseen besetzt ist (das „Tausend-Seen-Land").

Das Waldkleid des Landes ist ein sehr dichtes und seine Hauptprodukte sind Holz, Jagdwild, Fische, Produkte der Viehzucht und Getreide (Roggen, Hafer und Gerste). Einst war es die Kornkammer Schwedens, heute dagegen deckt es den eigenen Brodbedarf nicht mehr vollständig. Bedeutend ist der Seehandel, da die finnische Flotte einen Gehalt von 285 000 t besitzt. Das Eisenbahnnetz ist im Süden gut entwickelt und ebenso auch das Kanalnetz, das die Hauptseen (Saimasee, Kuopiosee 2c.) mit einander in Verbindung setzt.

Die Haupt- und Universitätsstadt Helsingfors (c. 40 000 E.) ist auch die bedeutendste Handelsstadt des Landes, die besonders mit Deutschland, England und Schweden intime Beziehungen unterhält und eine Schiffahrtsbewegung von 1/3 Mill. t aufweist. Ihr Hafen wird ebenso wie der Eingang zum Finnischen Golfe durch die starke Skärenfestung Sweaborg verteidigt. — Abo (25 000 E.) liegt am Eingange in den Bottnischen Meerbusen, gegenüber von Stockholm und ist besonders durch seinen Handel mit Schweden (Schiffahrtsbewegung 120 000 t), durch seinen Schiffsbau und durch seine Gewebs- und Maschinenindustrie namhaft. — Tammerfors ist als Industriestadt noch wichtiger als Abo und weiß seine starken Wasserkräfte besonders zur Erzeugung von Baumwollenstoffen, Tuch, Leinwand und Papier auszunutzen. — Wiborg (15 000 E.) dankt der Nachbarschaft von St. Petersburg und der Kanalverbindung mit dem Saimasee seine starke Schiffahrtsbewegung von 400 000 t und exportiert vorzugsweise die reichen land- und forstwirtschaftlichen Produkte des Saimagebietes.

§ 291. 2. Nordrußland ist im wesentlichen ein großes Wald- und Sumpfland, das nur entlang den Flüssen und Seen besiedelt ist, und das nur Forstprodukte, Fischereiprodukte sowie Pelzwerk liefert. An Verkehr ist es arm, und nur im Süden wird es von dem russischen Eisenbahnnetze berührt.

Petrosawodsk am Onegasee ist wichtig durch Schiffahrt, durch Kupfer- und Eisenminen sowie durch eine alte, von Peter dem Großen gegründete Geschützgießerei; Kem und Onega als Fischerhäfen am Weißen Meere. Weit bedeutender ist Archangelsk (c. 20 000 E.), das erst Ende des 16. Jahrh. an der Dwinamündung gegründet wurde, und das ein erstes Hauptziel der englischen Seefahrer war. Der Hafen ist 7—8 Monate von Eis verschlossen, und das natürliche Hinterland desselben ist auf weiten Strecken noch eine große Einöde. Nichtsdestoweniger ist sein Handel mit Holz, Getreide, Flachs und Fischereiprodukten sehr namhaft, und seine Schiffahrtsbewegung beträgt

c. 100 000 t. — Weliki Ustjug an der Suchona fabriziert sogenannte Tulawaren (ein aus Deutschland eingeführter Industriezweig) und treibt Handel in Holz, Pelzwerk 2c. — Wologda (18 000 E.) an einem Nebenflusse der Suchona, die Hauptstadt des waldreichsten russischen Gouvernements, fertigt ebenfalls Tulawaren, daneben aber auch Leinwand, Leder 2c. Es ist durch eine Eisenbahn mit Moskau verbunden und treibt bedeutenden Holz-, Pelzwaren- und Landesproduktenhandel.

§ 292. 3. **Die Ostseeprovinzen** bilden ein hügeliges Flachland, das in der Südhälfte reiche landwirtschaftliche Erträge gewährt, das aber infolge seiner Lage an dem wichtigsten russischen Kulturmeere vor allen Dingen durch den lebhaftesten Verkehr mit dem Auslande ausgezeichnet ist.

Petersburg (c. 700 000 E.) wurde von Peter dem Großen im Jahre 1703 auf den sumpfigen Alluvionen des Newadeltas gegründet und wird von den Mündungsarmen der Newa durchflossen. Der mangelnde natürliche Baugrund, die ungesunde Luft, die dem Sumpflande während des Sommers entsteigt, der lange und harte nordrussische Winter, die gefährlichen Eisgänge und Hochwasser des Stromes, das seichte, fast ganz von Sandbänken gefüllte Meer und das armselige und unproduktive An- und Umland erscheinen zwar als höchst ungünstige geographische Bedingungen für das Wachstum einer Handelsmetropole und Weltstadt ersten Ranges, doch aber ist Petersburg in in $1^1/_2$ Jahrh. nicht nur die glänzende Hauptstadt des russischen Reiches, sondern auch zugleich eine der wichtigsten Handels- und Hafenstädte Europas geworden. Außer der eisernen Energie Peters hat es sein schnelles Emporblühen ganz besonders dem Umstande zu danken, daß hier das zugänglichste unter den russischen Meeren am tiefsten in das Innere des russischen Reiches eingreift, und daß durch die schiffbare Newa und ihre Kanäle das ferner gelegene russische Hinterland in ihr Verkehrsgebiet hereingezogen werden konnte. Heute sind dazu auch noch mehrere wichtige Eisenbahnverbindungen getreten. Wie die westeuropäische Kultur, so strömten auch allmählich in Petersburg die wichtigsten westeuropäischen Produkte ein, um hier gegen russische ausgetauscht zu werden, und so sind es besonders deutsche, englische und schwedische Schiffe, die in dem Petersburger Hafen aus- und einlaufen. Da die Newa selbst von tiefer gehenden Fahrzeugen nicht befahren werden kann, so muß das mit großen Docks ausgestattete Kronstadt auf der Insel Katlin (50 000 E.) als der eigentliche Hafen von Petersburg gelten. Die Schiffahrtsbewegung der beiden Häfen beträgt c. $1^1/_3$ Mill. t, und der Wert der daselbst aus- und eingeführten Waren beläuft sich auf 900 Mill. Mark (d. i. ziemlich $^1/_4$ des russischen Gesamthandels). Getreide, Talg, Holz 2c. spielen auch in dem Petersburger Hafen als Exportartikel die Hauptrolle. Unter den Importartikeln sind Kolonialwaren, Kohlen, westeuropäische Industrie- und Luxusartikel, Baumwolle, Salz, Wein 2c. die wichtigsten. Auch die Industrie der russischen Hauptstadt ist sehr bedeutend, besonders hinsichtlich des Maschinenbaues, der Baumwollen- und Wollenverarbeitung, der Teppich- und Porzellanfabrikation, der Tabak-, Zucker-, Bier- und Branntweinfabrikation, der Seifen- und Stearinbereitung 2c. —

Narwa ist eine alte Hansafaktorei, die heute besonders Exporthandel mit Esthnischen Landesprodukten sowie Textil- und Maschinenindustrie treibt. —

Reval (31 000 E.), unfern von dem Ausgange des Finnischen Golfes, wird verhältnismäßig zeitig eisfrei und wirkt auf diese Weise als Succursale Petersburgs, besonders bezüglich des Imports von Baumwolle, Kohle, Luxusartikeln, Salz rc. Als Exporthafen hat es einen ähnlichen Charakter wie Narwa, nur ist seine Handelsbewegung bedeutend stärker. Überhaupt steht dieselbe nur hinter denjenigen der drei Haupthäfen zurück. — Die deutsche Universitätsstadt Dorpat (21 000 E.) treibt Produkten- und Wollhandel, fabriziert Tuch rc. — Riga (103 000 E.), alte vorwiegend von Deutschen bewohnte Stadt an der Dünamündung und im innersten Winkel der nach ihr benannten, tief in Westrußland eingreifenden Bucht, übertrifft bezüglich der Stärke seiner Schiffahrtsbewegung (ziemlich 2 Mill. t) auch sogar Odessa und St. Petersburg. Hinsichtlich des Wertes der ein- und ausgeführten Waren steht es aber hinter diesen Häfen zurück. Sein Export erstreckt sich auf die gewöhnlichen russischen Landesprodukte (Getreide, Flachs, Holz rc.), sein Import auf Eisen, Kohle, Salz, Häringe, Petroleum, Kolonialwaren rc.

§ 293. 4. **Polen** ist ein getreidereiches Flachland, das nur im Süden einen kleinen Gebirgszug hat (die Lysagora 650 m), und das von der Weichsel durchflossen wird. In der Lysagora und an der Grenze gegen Schlesien finden sich Steinkohlen und andere nutzbare Mineralien (Eisen, Zink rc.). Der Handel des Landes ist durch die Nachbarschaft Deutschlands und Östreichs ein lebhafter.

Warschau (c. 300 000 E.) an der Weichsel und in der Mitte des Landes, ist der natürliche Haupt-Straßenkreuzungspunkt, der als solcher nicht nur der Konzentrationspunkt des geistigen und politischen Lebens der Polen bildet, sondern auch als Industrie- und Handelsplatz eine hervorragende Bedeutung im russischen Reiche hat. Sehr bedeutend ist namentlich sein Woll- und Getreidehandel. Seine hochentwickelte Industrie liefert besonders Tuch, Woll- und Seidenstoffe, Teppiche, Leder, Zucker, Cigarren, Maschinen, Möbels rc. — Plozk (20 000 E.) an der Weichsel, treibt Schiffahrt und Produktenhandel. — Lodsch (c. 50 000 E.) ist Hauptsitz der polnischen Baumwollenindustrie, erzeugt aber auch Wollenwaren, Leinwand, Metallwaren rc. — Kalisch (17 000 E.) an der Prosna, ist durch Wollindustrie; Lublin (30 000 E.) durch Getreide- und Weinhandel, sowie als Meßplatz von Wichtigkeit.

§ 294. 5. **Westrußland** umfaßt im wesentlichen die Gebiete des obern Dnjepr, des obern Njemen und der obern Düna und enthält neben ausgedehnten Sumpf- und Sandstrecken auch äußerst fruchtbare Landschaften (Podolien, Wohlynien rc).

Schitomir c. 45 000 E.) ist durch Getreide- und Weinhandel sowie durch Lederfabrikation bedeutend; ähnlich Kamenez-Podolsk (23 000 E.) und Chotin. — Brest-Litowsk (22 000 E.), sowie Bjalystock sind Eisenbahnkreuzungspunkte, letzteres mit einiger Tuchindustrie. — Grodno (31 000 E.) und Kowno (33 000 E.) an dem Niemen, sind vorwiegend von Juden bewohnte Produktenmärkte. — Wilna (64 000 E.) in fruchtbarer Gegend an der schiffbaren Wilia und an der wichtigen Eisenbahngabelung von Petersburg nach Königsberg und Warschau, treibt bedeutenden Handel mit Getreide, Holz, Flachs, Hanf rc. und hat auch eine manichfaltige Industrie.

— Die Festung Dünaburg (30 000 E.) wichtig als Knotenpunkt der Eisenbahnlinien Petersburg—Warschau (resp. Königsberg) und Riga (resp. Libau) — Moskau und treibt beträchtliche Schiffahrt sowie Handel mit Landesprodukten. — Witebsk, an der Düna, ist ebenfalls Produktenmarkt. — Minsk (c. 45 000 E.) hat seine höhere Bedeutung namentlich seiner Eisenbahnkreuzung zu danken. — Die Judenstadt Mohilew (40 000 E.) am Dnjepr ist wichtig durch Dnjeprschiffahrt, Gartenbau und Gerberei.

§ 295. 6. Mittelrußland umfaßt außer dem Gebiete der oberen Wolga auch diejenige, des oberen Don und Dnjepr und ist durch seine centrale Lage und durch seine reiche Acker- und Bergbauproduktion sowie durch seine hochentwickelte Industrie für den Handel und Verkehr eine der wichtigsten Provinzen.

Moskau (c. 650 000 E.), in fruchtbarer und gut angebauter Gegend an der Moskwa, vor allen Dingen aber in dem Mittelpunkte des russischen Reiches gelegen — 1400 km von der Uralmündung und 1400 km von der Torneomündung, 1300 km von der Donaumündung und 1500 km von der Petschoramündung, in ziemlich gleichen Intervallen von St. Petersburg und von Kasan (c. 650 km) — ist in höherem Grade als Petersburg der Schwerpunkt Rußlands in geistiger und nationaler, wie in industrieller und kommerzieller Beziehung. Trotz häufiger Zerstörungen in den Tatarenkriegen und zuletzt in dem napoleonischen Kriege (1812) ist Moskau höher und höher aufgeblüht, und das centralistisch angelegte russische Eisenbahnnetz, sowie die Aufschließung des benachbarten Kohlenlagers mußten sehr wesentlich mit dazu beitragen, seine Bedeutung in den angegebenen Beziehungen noch weiter zu steigern. Als Handelsstadt wetteifert Moskau mit Petersburg, als Industriestadt aber ist es diesem weit überlegen. Seine zahlreichen Fabriken liefern besonders baumwollene und wollene sowie auch seidene Stoffe, Leder- und Metallwaren, Papier, Porzellan, Luxusartikel jeder Art, Bier, Branntwein 2c.

Weliki-Nowgorod (c. 20 000 E.), am Ausflusse des Wolchow aus dem Ilmensee, die alte Hauptstadt der Waräger, war einst die blühendste der russischen Städte, ganz besonders als großes Hansadepot. Als es aber Miene machte, neben dem westeuropäischen Städte-Reichtum auch westeuropäische Städte-Freiheit in Rußland einzubürgern, wurde es von Iwan dem Schrecklichen von Grund aus zerstört und es hat sich von seinem Unglück niemals wieder erholt. Heute erreicht es bezüglich des Produktenhandels kaum noch seine Rivalin Pskow. — Pskow (c. 20 000 E.) an der südlichen Verlängerung des Peipussees und an der Eisenbahn von Petersburg nach Deutschland und Polen, ist ebenfalls ein altes und einst viel höher blühendes Hansadepot nnd treibt heute Handel mit Flachs, Getreide und anderen Landesprodukten. — Rschef (20 000 E.), an der Wolga, treibt Handel mit Hanf, Flachs Ölfrüchten, Fischen 2c — Torschok ist durch seine Schuhwaren berühmt. — Twer (c. 40 000 E.), an der Wolga, an einer Kanalverbindung nach der Newa und an der Moskau—Petersburger Eisenbahn, ist bedeutend durch Industrie in Leder, Leinwand und Papier sowie durch Schifffahrt. — Rybinsk (15 000 E.), an der Wolga und unfern der Einmündung der Mologa und Scheksna nebst ihren Kanalverbindungen, ist einer der wichtigsten Wolgahäfen und namentlich ein großer Stapelplatz für den Getreidehandel. — Ja-

roslaw (27 000 E.), an der Wolga und an der Eisenbahn von Moskau nach Nordrußland, ist wichtig durch Holz- und Getreidehandel, sowie durch Leinen- und Baumwollenindustrie. — Kostroma, ebenfalls an der Wolga, treibt Baumwollenspinnerei, Gerberei und Schiffsbau. — Wladimir (17 000 E.), an der Eisenbahn von Moskau nach Nischnei-Nowgorod, und seine kleinen Nachbarorte Schuja und Iwanowo sind durch Baumwollenindustrie wichtig. — Nischnei-Nowgorod (45 000 E.) liegt an der Vereinigung der Oka mit der Wolga, damit zugleich aber an der Gabelung der großen Hauptstraße von dem Ural und aus Asien nach Central- und Nordwestrußland. Hieraus erklärt sich sein Charakter als wichtigster russischer Meßplatz, auf dem Asien und Europa einen sehr bedeutenden Teil ihrer Produkte mit einander austauschen: Thee und Seide aus China, Teppiche aus Persien, Pelzwaren aus Sibirien, Metalle aus dem Ural, Tuch, Leinwand, Baumwollen- und Lederwaren, Metallwaren, Waffen und Luxusartikel aus Rußland und Westeuropa. Die berühmte Messe wird während des Juli und August abgehalten, und der Handelsumsatz belief sich im Jahre 1874 auf 165 Mill. Rubel. Ein Riesenbazar, der etwa 2500 Verkaufsstellen enthält, ist für die merkwürdige Stadt charakteristisch. Übrigens ist auch ihre metallurgische Industrie und ihr Schiffsbau bedeutend. — Paulowo ist durch Messer- und Schlosserwarenindustrie ausgezeichnet; Pensa (35 000 E.), in dem Gebiete des „Tschernosem“, durch Getreide- und Produktenhandel. — Tambow (27 000 E.), Koslow (26 000 E.), Woronesch (42 000 E.) und Jelez liegen ebenfalls im Gebiete der Schwarzen Erde und treiben außer Getreide- Woll- und Viehhandel mannigfaltige, freilich durch Holz- und Wassermangel erschwerte Industrie, namentlich Woll- und Leinenweberei, Gerberei und Talg- und Seifensiederei. — Rjäsan (20 000 E.) ist durch Metallindustrie von Bedeutung; Tula aber (60 000 E.), an einem Nebenfluß der Oka, ist als das eigentliche „russische Birmingham“ zu bezeichnen, das für seine alte Metallindustrie in den benachbarten Steinkohlenlagern einen wichtigen Hebel gefunden hat, und das außer Gewehren (eine Fabrik mit 8000 Arbeitern!) auch Messer, Werkzeuge, Samovars (russische Theemaschinen), Maschinen ꝛc. liefert. Auch seine Gerberei, Schuhmacherei und sein Produktenhandel ist sehr bedeutend. — Kaluga (40 000 E.) an der Oka ist durch seine Artillerie-Etablissements sowie durch seine Pulver-, Segeltuch- und Lederfabrikation wichtig; Orel (45 000 E.), ebenfalls an der Oka, durch Getreidehandel, sowie durch Leinwand- und Lederfabrikation. — Kursk (32 000 E.), an der Eisenbahngabelung von Moskau nach Kiew und nach der Krim, liegt inmitten reicher Acker- und Gartengegend und ist durch Produktenhandel, durch Messen und durch manichfaltige Industrie ausgezeichnet. — Smolensk (25 000 E.), an dem obern Dnjepr und an der Kreuzung der Eisenbahnen von Moskau nach Warschau und von Riga nach der untern Wolga, ist eine der ältesten Städte Rußlands und außer durch seine historischen Erinnerungen wichtig als Pferde- und Produktenmarkt.

§ 296. 7. Kleinrußland, das Land am mittleren Dnjepr und am oberen Donez, fällt größtenteils noch in das Gebiet des Tschernosem und ist vor allen Dingen ein ergiebiges Kornland. Nur der Süden ist von Steppen eingenommen.

Kiew (140 000 E.), alte, kulturhistorisch interessante Stadt am rechten Ufer des Dnjepr und unfern der Desnamündung, ist durch ihre Heiligtümer nicht nur ein Hauptwallfahrtsort Rußlands sondern zugleich auch ein Haupthandels- und Meßplatz sowie eine wichtige Industriestadt. Sein Handel erstreckt sich namentlich auf Getreide, Zucker, Holz, Talg ꝛc, seine Industrie auf Zucker- und Lederfabrikation sowie auf Maschinen- und Schiffsbau. — Pultawa (35 000 E.) treibt Leder- und Zuckerfabrikation, Talgsiederei, Produktenhandel ꝛc. — Charkow (c. 100 000 E.), an einem Nebenflusse des Donez und an der Vereinigung der verschiedenen Eisenbahnen von der pontischen Küste nach dem russischen Innern, ist im raschen Aufblühen begriffen und wichtig durch Messen, sowie durch Pferde- und Wollmärkte. Seine Industrie erzeugt Leinwand, Filz, Zucker, Seife, Branntwein ꝛc. — Krementschug (30 000 E.), am Dnjepr, unterhalb der ersten Katarakte des Flusses, ist ein wichtiger Flußübergang (Eisenbahnübergang) und treibt bedeutenden Handel mit Getreide, Holz und andern Landesprodukten. — Berditschew (53 000 E.) ist fast ausschließlich von Juden bewohnt, hat wichtige Messen und treibt lebhaften Grenzhandel nach Östreich und Deutschland. Von Bedeutung ist auch seine Industrie in Goldwaren, Parfümerien, Tabak ꝛc. —

§ 297. Südrußland ist vorherrschend Steppenland und nur in seinen westlichen Teilen und an den Flußläufen von größerer Fruchtbarkeit. Während in den Steppen eine ausgedehnte Pferde-, Rinder- und Schafzucht getrieben wird, baut man in den begünstigteren Gegenden auch im ausgedehnten Maßstabe Getreide sowie Wein und Obst. Am Donez findet sich ein großes Kohlenlager, das aber bis jetzt wenig benutzt wird.

Kischinew (103 000 E.) liegt an einem Nebenflusse des Dnjestr in guter Wein-, Obst- und Ackergegend und treibt einen sehr bedeutenden Handel mit den betreffenden Produkten. — Odessa (185 000 E.), eine junge Gründung, die erst aus dem Jahre 1794 datiert, liegt an dem zugänglichsten Golfe des Schwarzen Meeres und in der nächsten Nachbarschaft der reichen Ackergegenden Bessarabiens, Podoliens ꝛc. und ist namentlich seit der Herstellung seiner Eisenbahnverbindung mit Centralrußland rasch einer der ersten Häfen Südeuropas geworden, der gegenwärtig an Bedeutung mit Marseille und Triest zu wetteifern anfängt und eine Schiffahrtsbewegung von 1⁴/₅ Mill. t aufweist. Während er in der letztgenannten Beziehung also sogar St. Petersburg bedeutend übertrifft, bleibt er hinsichtlich der umgesetzten Werte (300 Mill. Mark) hinter der Hauptstadt wesentlich zurück. Selbstverständlich sind auch in Odessa Getreide, Häute, Talg, Flachs, Hanf ꝛc. die Hauptexportartikel. Unter den Importartikeln spielen Kolonialwaren, Baumwolle, Steinkohle, Eisen, Öl, Wein und westeuropäische Industrie- und Luxusartikel die Hauptrolle. — Akjermann (40 000 E.), an der stark versandeten Dnjestrmündung, ist Exporthafen landwirtschaftlicher Produkte; so auch der russische Donauhafen Ismail (21 000 E.), an der Kiliamündung. — Cherson (46 000 E.), an der Dnjeprmündung ebenso wie der Kriegshafen Nikolajew (83 000 E.), an der Bugmündung, sind zwar nur flach gehenden Fahrzeugen nahbar, haben aber nichtsdestoweniger eine hohe Bedeutung durch den Export von landwirtschaftlichen Produkten. — Jelisawetgrad (35 000 E.) hat bedeutenden Produktenhandel. — Jekaterinoslaw (24 000 E.) liegt ober-

halb der Dnjeprkatarakte und ist deshalb für den Warenverkehr, die hier durch die Eisenbahn weiter befördert werden müssen, ein wichtiger Umschlagsplatz. — Simferopol, im Innern der Krim an der Eisenbahn derselben, treibt ganz in denselben Artikeln Handel wie Sewastopol; Sewastopol (26 000 E.) und Kertsch (22 000 E.) sind die Haupthäfen der Krim und exportieren außer Getreide und Wolle auch ein bedeutendes Quantum von Früchten. — Nowo-Tscherkask (33 000 E.), die Hauptstadt der donischen Kosaken, ist ein wichtiger Meßplatz. — Asow (17 000 E.) liegt an der am stärksten versandeten Seite des Don und hat deswegen seine Rolle als Exporthafen von Getreide, Wolle, Flachs ꝛc. an Rostow (45 000 E.) und noch mehr an Taganrog (ca. 50 000 E.) abtreten müssen. — Berdjansk besitzt zwar einen guten Hafen, entbehrt aber der Eisenbahnverbindung mit seinem Hinterlande und erreicht deshalb die beiden letztgenannten Häfen an Bedeutung nicht.

§ 298. 9. **Ostrußland** umfaßt außer den Steppenländern am kaspischen See das ganze untere Gebiet der Wolga und das Uralgebirge nebst den angrenzenden Distrikten. Viehzucht, Fischfang, Bergbau und Jagd sind die Hauptproduktionszweige dieser Gegend, die von einem außerordentlich bunten Gemisch von Volksstämmen bewohnt wird (Russen, Kirghisen, Kalmücken, Tataren, Tscheremissen, Tschuwaschen, Baschkiren ꝛc.) Der Verkehr geht, abgesehen von wenigen Hauptlinien, vielfach noch in sehr primitiver Weise vor sich.

Astrachan (c. 50 000 E.), an dem bedeutendsten der 60 Wolgamündungsarme gelegen, hat durch die Seichtigkeit dieses Armes ebenso wie durch die relative Unproduktivität aller umgebenden Gebiete keine günstigen Bedingungen einer höheren Handelsblüte, um so weniger, als neuerdings auch Kaukasien und Turkistan von Mittelrußland aus durch Eisenbahnen bequemer erreicht werden können. Es spielt auf diese Weise eine größere Rolle nur als Centralpunkt einer ausgedehnten See- und Wolgafischerei, sowie als Industrieplatz in Leder, Baumwolle, Seide, Seife ꝛc. — Zarizin liegt an dem letzten großen Knie der Wolga, nahe den großen Steppen und Salzseen, aber ziemlich fern von den produktiven Gebieten Mittelrußlands, und so hat es als Eisenbahnterminus bei weitem keine so hohe Bedeutung als Saratow (c. 100 000 E.), das durch seine Eisenbahnverbindung mit Moskau ꝛc. der bedeutendste Hafen an der untern Wolga geworden ist und das durch Getreide- und Salzhandel ebenso sehr blüht wie durch Garten- und Tabakbau, durch Tabakindustrie, Seilerei, Eisengießerei ꝛc. — Wolsk ist besonders durch Gartenbau (Melonen) von Bedeutung. — Samara (51 000 E.) liegt an einer starken Krümmung der Wolga sowie an der Eisenbahn von Moskau nach Orenburg und ist ein wichtiger Markt für Getreide, Tabak, Häute, Felle ꝛc.; auch Syzran (20 000 E.) und Simbirsk (27 000 E.) sind Wolgahäfen. — Kasan (c. 100 000 E.), die alte Tatarenhauptstadt an dem Hauptknie der Wolga und unfern der Einmündung der Kama, ist sehr bedeutend als Handels- und Industriestadt, namentlich in Leder, Tuch, Stickereien, Talg, Kerzen ꝛc. Es besitzt auch eine große Pulverfabrik und bedeutende Schiffswerfte. — Wjätka (20 000 E.), an dem gleichnamigen Nebenflusse der Kama, treibt Handel mit Getreide, Holz,

Pelzwerk ꝛc. — Ischewsk (22 000 E.) liegt in einer ergiebigen Bergwerksgegend am Westfuße des Ural und ist durch zahlreiche Hohöfen und Schmiedewerkstätten sowie durch Waffen- und Maschinenfabriken ausgezeichnet. — Perm (22 000 E.), an der Kama und an dem Hauptübergange über das Uralgebirge (an der Uraleisenbahn), hat in seiner Nähe bedeutende Kupferminen und treibt einen bedeutenden Handel mit Kupfer, Eisen, Salz, Karawanenthee ꝛc. — Kungur fabriziert Kurzwaren, Werkzeuge, Schuhwaren ꝛc. — Nischnei-Tagilsk (30 000 E.) liegt in der Nachbarschaft der berühmten Magneteisenberge Wyssokoja-Gora und Garo-Blago-Datj („hoher Berg“ und „Bergsegen“) und andrer reicher Erzlagerstätten, so daß es auf diese Weise der Centralpunkt einer sehr bedeutenden Bergbauthätigkeit ist, die ungeheure Mengen von Eisen, Kupfer, Gold und Platin zu Tage fördert und zum Teil verarbeitet. Es ist eine der wichtigsten Bergstädte der Erde. — Jekaterinburg (25 000 E.) enthält neben seiner Münze auch noch verschiedene andere metallurgische Etablissements und ist außerdem berühmt durch seine Edelsteinschleifereien. — Irbit ist einer der wichtigsten Meßplätze an der sibirischen Grenze, besonders für den Pelzhandel. — Ufa, an der Vereinigung des gleichnamigen Flusses mit der Bjelaja, ist ein weiterer Centralpunkt des uralischen Bergbaues; nahe dabei findet sich namentlich Blagoweschtschensk mit seinen Kupferminen und Kupferschmelzen, sowie Slatoust mit seinen Eisen- und Goldgruben und mit seiner großen Gewehrfabrik. — Orenburg (36 000 E.), an dem Uralflusse und an der großen Heerstraße nach Turkistan, ist Endpunkt der Eisenbahn und Ausgangspunkt des Karawanenhandels nach diesen Gebieten, der namentlich seit der militärischen Unterwerfung derselben sehr an Bedeutung gewonnen hat. In seiner Nähe finden sich bei Ilezkaja ein großes Steinsalzbergwerk und bei Niask wichtige Eisen- und Kupferminen sowie Goldwäschen.

11. Die Staaten der Balkanhalbinsel.

§ 299. Die Balkanhalbinsel ist in ihren verschiedenen Teilen so verschiedenartig gebildet, daß die einzelnen Staaten, die durch die Zerbröckelung des ehemaligen großtürkischen Reiches entstanden sind, in ihren geographischen und wirtschaftlichen Verhältnissen sehr wesentlich von einander abweichen. Die nördlichen Staaten haben eine ganz andere Natur, als die südlichen, die westlichen eine ganz andere als die östlichen. Außerdem sind aber namentlich auch die ethnologischen Verhältnisse in den verschiedenen Teilen total verschiedene. Den flachen, kontinentalen Nordosten, der allmählich in das russische Tiefland und in das ungarische Karpatenland übergeht, bewohnen die Rumänen, die Hügel- und Berglandschaften im Süden der Donau haben slawische Stämme besiedelt, im Norden des Pindus hausen die Albanesen, und fast den ganzen Süden haben die Griechen in ihrer Hand, alle unter einander mehr oder minder anverwandt, einander widerstrebend, und in ihren Produktionsverhältnissen von einander abweichend.

I. Das Königreich Rumänien.

§ 300. Rumänien mißt 130 000 qkm (2360 Q.M.) und hat c. 5²/₅ Mill. Einwohner, so daß es also hinsichtlich der Fläche noch vor Portugal und hinsichtlich der Volkszahl noch vor Schweden, Portugal und Holland oder unmittelbar hinter Belgien steht. Die Volksdichtigkeit (2300 auf 1 Q.M.) ist noch nicht ganz so groß wie in Dänemark oder Schottland. In seiner geographischen Breite (43.° — 48.° n. Br.) ähnelt es am meisten Ungarn, mit dem es auch den stark kontinentalen Charakter und die Lage an der Donau gemeinsam hat. Die Kammlinie der nach Rumänien steil abgedachten Transsilvanischen Alpen bildet in der Hauptsache die Grenze des Landes gegen Östreich-Ungarn (auf c. 1300 km), der breite auf der rumänischen Seite von Sümpfen und Seen begleitete Donaustrom die Grenze gegen Serbien (100 km) und Bulgarien (800 km), und der Pruth nebst der Donau (Kilia) die Grenze gegen Rußland (800 km). Am offensten und willkürlichsten ist die Grenze gegen Rußland gezogen, da aber Östreich-Ungarn unter den Nachbarstaaten Rumäniens der kultivierteste ist und zum Teil wesentlich andere Produkte erzeugt als Rumänien, so muß die Verkehrsbewegung naturgemäß in der Richtung auf Östreich-Ungarn eine stärkere sein als in der Richtung auf Rußland. Den Besitz der Donaumündungen und der an den Donaumündungen gelegenen Pontusküste (250 km) befähigt Rumänien natürlich gleichzeitig zu einem lebhaften Seehandel nach den Küstenländern des Mittelmeeres. Freilich besitzt die Küste infolge der Donau-Anschwemmungen keine guten Häfen und auch selbst von den Donaumündungen war bisher nur die kleinste für Seeschiffe von mäßigem Tiefgange gut fahrbar zu erhalten.

§ 301. Der bei weitem größte Teil Rumäniens ist von der sogenannten „Walachischen Tiefebene" eingenommen, die vorzugsweise aus sogenanntem gelben und schwarzen Diluvium (Löß, Lehm, „Tschernosem") zusammengesetzt und im allgemeinen von großer Fruchtbarkeit ist.

Die Transsilvanischen Alpen erreichen in Rumänien noch sehr bedeutende Höhen (bis 2300 m), dieselben fallen aber in der Richtung auf die Walachei noch schneller als in der Richtung auf die Moldau zu niederen Vorbergen ab, und während sie auf ihren Gipfeln mit mächtigen Urwäldern aus Fichten, Birken, Eichen 2c. bedeckt sind, werden die sonnigen Hügel im Süden von Weinreben und Obstpflanzungen eingenommen. Die Mineralschätze am Fuße des Gebirges sind sehr beträchtlich, und es kommen außer Silber, Blei und Kupfer namentlich gute Eisensteine, Kohlen, Steinsalz und Petroleum vor, ähnlich wie in dem galizischen Abhange der Karpaten. Bisher sind aber diese Mineralfundstätten zum größten Teile unbenutzt geblieben. — Die Dobrudscha, südlich von den Donaumündungen, ist ein niederes Granitplateau, das vorwiegend mit Steppen bedeckt ist.

Das Klima Rumäniens ist sehr kontinental, um so mehr als es gegen die Luftströmungen aus Nordosten keinerlei Schutz hat. Die Sommer sind sehr heiß und machen den Reisbau ebenso gut möglich wie den Weinbau, die Winter dagegen sind außerordentlich streng und überziehen die Ströme mit einer sehr festen und andauernden Eisdecke.

Die Donau ist durch ihre Tiefe und ihren Wasserreichtum in dem rumänischen Königreiche ein Schiffahrtsstrom von hoher Qualität, der aber das rumänische Ufer an zahlreichen Punkten durch seine Überschwemmungen sowie durch sein Sickerwasser versumpft, und der an seiner Mündung so seicht wird, daß er selbst mäßig großen Fahrzeugen den Eingang nur nach dem künstlichen Durchstich der Sulina-Barre gestattet hat. Von den Nebenflüssen, die alle ziemlich wild aus dem Gebirge herabstürzen, und die ebenfalls versumpfte Ufer und gefährliche Hochwasser haben, ist nur der Pruth gut schiffbar. Auf dem Sereth bewegen sich mit Holz und Getreide beladene Flöße wenigstens thalwärts. Die Flüsse Rumäniens sind von Regulierungsarbeiten fast gänzlich unberührt.

Abgesehen von sehr zahlreichen Juden (c. 400 000) und Zigeunern (200 000), die in dem Lande wohnen, ist die Bevölkerung eine ziemlich einheitliche, dieselbe romanische Sprache sprechend und demselben griechisch-katholischen Kultus anhängend. Bezüglich der Volksbildung besteht aber ein ähnlicher Gegensatz zwischen den höheren Ständen und dem gewöhnlichen Volke wie in Rußland.

§ 302. Die Produktionsverhältnisse. Obwohl das gesamte wirtschaftliche Leben noch wenig entwickelt ist, so bildet das Land doch bereits gegenwärtig eine der ersten Kornkammern Europas. Seine Getreideproduktion beträgt ungefähr 20 Mill. hl Mais, 10 Mill. hl Weizen, 5 Mill. hl Gerste, 1½ Mill. hl Hafer. Auch die Kultur der Ölfrüchte, der Zuckerrüben, des Tabaks und des Weines hat seit der Einführung geordneter Zustände erhebliche Fortschritte gemacht. Der rumänische Viehbestand ist verhältnismäßig bedeutend, und das Land besitzt mehr als ½ Mill. Pferde, ziemlich 3 Mill. Rinder (incl. Büffel), etwa 5 Mill. Schafe und mehr als 1 Mill. Schweine. An Wolle, Häuten und Fellen erzeugt Rumänien mehr als es für seine schwach entwickelte Industrie bedarf. Die Montanproduktion ist nur hinsichtlich des Salzes und des Petroleums von einigem Belang.

Die Industrie ist über die Entwickelungsstufe des Handwerks kaum hinausgelangt, und der Handel bewirkt daher vorwiegend nur den Austausch von inländischen Rohprodukten und Halbfabrikaten gegen ausländische Industrieartikel. Während von der Ausfuhr (ca. 120 Mill. Mark) nahezu 94 % auf das Getreide zu rechnen sind, so kommen von der Einfuhr (80 Mill. Mark) gegen 60 % auf Industrieartikel, das Übrige auf Kolonialwaren, Tabak, Steinkohlen 2c. Das Eisenbahnnetz (1240 km) ebenso wie das Telegraphennetz (4800 km) ist erst während des letztvergangenen Decenniums beträchtlich entwickelt worden.

§ 303. **Handelsplätze:**

Bukarest (ziemlich 200 000 E.) liegt an der Dimbowitza und in der Mitte der sogenannten „Großen Walachei“ (zwischen Aluta und Sereth). Verhältnismäßig modernen Ursprunges, ist es namentlich während des gegenwärtigen Jahrhunderts mit der zunehmenden Loslösung Rumäniens aus dem türkischen Staatsverbande rasch gewachsen, und gegenwärtig hat es den Charakter einer orientalischen Stadt bereits im hohen Grade mit dem einer glänzenden europäischen Hauptstadt vertauscht. Die Neigung der Rumänen zur Centralisation sucht der Landeshauptstadt sogar eine ähnliche Rolle zu-

zuweisen, wie sie Paris in Frankreich spielt, nämlich die des einzigen Schwerpunktes des gesamten politischen, geistigen, industriellen und kommerziellen Lebens. Die Industrie der Stadt ist hinsichtlich der Ackerbaumaschinen sowie hinsichtlich der gewöhnlichen Konsum- und Luxusartikel bereits sehr beträchtlich. Viel bedeutender aber ist ihr Handel in Getreide, Vieh, Rauchwerk, Leder, Wein, Manufakturwaren &c. — Dschurdschewo (22 000 E.) ist der Donauhafen Bukarests und zugleich eine Hauptstation der Donaudampfschiffahrt, mit der Hauptstadt durch eine Eisenbahn verbunden, und mit einer Schiffahrtsbewegung von 350 000 t. — Turnseverin ist ebenfalls Dampferstation und durch Grenzhandel nach Ungarn und Serbien von Bedeutung. — Krajowa (25 000 E.), am Schyl, ist der Centralpunkt der kleinen Walachei und durch Landesproduktenhandel wichtig. — Ploieschti (35 000 E.) liegt an der Abzweigung der Eisenbahn nach Kronstadt von der walachischen Hauptbahn, in schöner Garten- und Weinbergsgegend und treibt beträchtlichen Produkten- und Wollhandel. In seiner Nähe befinden sich auch Petroleumquellen und Salinen. — Braila (30 000 E.), an der Donau und unfern der Einmündung des Sereth, ist Freihafen und Hauptexportplatz des walachischen Getreides, mit einer Schiffahrtsbewegung von c. 1 Mill. t. — Fokschani sowie Roman, unweit des Sereth, sind als binnenländische Produktenmärkte, Okna als Saline und Botuschan als Grenzhandelsplatz wichtig. — Jassy (90 000 E.), in der Nähe des Pruth und der russischen Grenze und an der Eisenbahn von Galizien nach dem Schwarzen Meere, stellt ein eigentümliches Nationalitäten- und Kulturengemisch (33 % Juden) dar und ist wichtig durch Handel in Getreide, Fellen, Manufakturwaren &c. — Galatz (c. 90 000 E.), an dem letzten Hauptknie der Donau, zwischen der Sereth- und Pruthmündung, an dem fischreichen Bratyschsee und an der Vereinigung der beiden rumänischen Hauptbahnen gelegen, ist Ausgangspunkt regelmäßiger Dampfschiffsverbindungen mit Konstantinopel und Odessa und Endpunkt der Donaudampfschiffahrten. Die rasch aufgeblühte Stadt unterhält lebhafte Handelsbeziehungen mit England und den Mittelmeerländern, und ihre Schiffahrtsbewegung beträgt 1⅕ Mill. t. Getreide, Mehl, Ölfrüchte, Wolle, Holz, Petroleum, Steinkohlen und englische Industrieerzeugnisse sind seine wichtigsten Handelsartikel. — Sulina ist sein Vorhafen an der Donaubarre. — Köstendsche ist der durch eine Eisenbahn mit der Donau verbundene Hafen der Dobrudscha und ebenfalls durch Getreideexport von Wichtigkeit.

§ 304. II. Das Fürstentum Serbien

mißt 48 657 qkm (884 Q.M.) und hat c. 1,680 000 E., zählt also namentlich bezüglich der Bewohnerzahl zu den kleinsten Staaten Europas und besitzt nur eine geringe Volksdichtigkeit (1900 auf 1 Q.M.). Es ist wie die Schweiz ein rein kontinentaler Staat, dem für seinen Handel lediglich Landkommunikationen zur Verfügung stehen. Nahezu auf der Hälfte seiner Umfangslinie grenzt Serbien mit Östreich-Ungarn, von dem es nur durch die Donau, die Save und die Drina getrennt ist, und mit dem es von jeher die lebhaftesten Handelsbeziehungen unterhalten hat, besonders da auch die

natürliche Hauptverkehrsstraße des Landes — das Morawathal — nach der Donau hin ausmündet. Von der Türkei ebenso wie von Bulgarien ist das Land zu einem großen Teile durch wildzerklüftete, mächtige Bergwälle, die bis über 2000 m aufsteigen (Stara Planina 2042 m), viel strenger getrennt, und nur in einzelnen Flußthälern (des Ibar, der Morawa, der Nissawa) sowie an dem unteren Timok ist der Verkehr nach diesen Richtungen leichter.

Seiner ganzen Lage nach ist Serbien für den internationalen Handel das wichtige Durchgangsland zwischen Östreich-Ungarn (und Deutschland) und dem sogenannten Oriente, ein Vorteil, der aber natürlich erst dann zur Geltung kommen kann, wenn es seine wichtigen Eisenbahnlinien fertig gebaut haben wird. Im Innern ist das Land fast allenthalben gebirgig, nnd nur die Morawa mit ihren Seitenthälern gestattet einen bequemeren Verkehr ebenso wie eine beträchtlichere Produktion. An Holz (besonders Eichenholz), Obst (Pflaumen), Wein, Viehzuchtsprodukten, Kohlen (oberhalb des Eisernen Thores von Orsowa und an der mittleren Morawa), Kupfer (beim Eisernen Thore, am sogen. Miroschgebirge), Eisen ꝛc. könnte offenbar weit mehr produziert werden, als es jetzt thatsächlich geschieht. Auch zu diesem Zwecke ist vor allen Dingen die Herstellung guter Verkehrsstraßen ein unbedingtes Erforderniß.

Nach der endgültigen Befreiung Serbiens von der türkischen Herrschaft ist Aussicht vorhanden, daß sich das Land auch in wirtschaftlicher Beziehung zu einer höheren Stufe emporarbeiten werde.

Zunächst giebt es in dem Lande noch keine Eisenbahn, und der gesamte Handelsumsatz des Landes mit dem Auslande beläuft sich nur auf 53 Mill. M. Ähnlich wie bei Rumänien hat der Außenhandel nur den Austausch der serbischen Rohprodukte (Schweine, Wolle, Holz und Obst) gegen ausländische (östreichische, englische und deutsche) Industrieprodukte zu bewirken.

Belgrad (c. 30 000 E.) liegt an der Vereinigung der Donau mit der Save und an der Hauptausgangspforte aus Serbien nach Mittel- und Westeuropa. Es war dadurch eine viel umkämpfte, strategisch wichtige Türkenfestung, es müßte dadurch aber auch eine große Rolle im kommerziellen Leben spielen können, wenn man in Südosteuropa erst gelernt hätte, dem Handel gute Wege zu bereiten. Schon jetzt ist es als Transithandelsplatz zwischen Wien-Pest und Konstantinopel-Salonichi von Bedeutung. — Kragujewatz, in der Landesmitte gelegene ehemalige Residenz, ist wichtig durch die Fabrikation von Kriegsmaterial; Tschuprija durch Steinkohlengruben. — Semendria ist durch Borstenviehhandel bedeutend; Maidanpek durch Bergbau. — Nisch, vor dem Straßenübergange nach Sofia, fertigt Metallwaren und Gewebe.

§ 305. III. Das Fürstentum Montenegro,

c. 9500 qkm (172 Q.M.) und 286 000 E., hat in der politisch-militärischen Geschichte der Balkanstaaten dadurch, daß es hinter seinen Bergwällen seine Unabhängigkeit gegenüber der Türkei allezeit bewahrt hat, eine sehr große Rolle gespielt. Die Gebirgsstöcke, welche seine Grenzpfeiler bilden (Komberg 2440 m, Dormitor 2606 m) lenkten aber freilich auch den Verkehr

von dem Lande vollkommen ab und verurteilten es zu großer Unproduktivität. Erst der Erwerb der fruchtbaren Thalgegend am Skutari-See und um Podogoritza sowie der Hafenplätze Antivari und Dulcigno hat in dieser Beziehung einiges zum Vorteile des kleinen Landes geändert. Der Hauptort ist Cettinje.

§ 306. IV. Das Fürstentum Bulgarien

mißt c. 64 000 qkm. (1100 Q.M.) und zählt etwa 2 Mill. E., so daß es bezüglich der Größenverhältnisse am besten mit Serbien und Griechenland in eine Reihe gestellt wird. Von Rumänien ist es auf der ausgedehntesten Linie durch den Donaustrom getrennt, und dieser Strom bildet ähnlich wie für Rumänien auch für Bulgarien die natürliche Hauptverkehrsstraße, die dazu bestimmt ist, das Wirtschafts- und Handelsleben des Landes allmählich zu einer höheren Entfaltung zu bringen. Küstenlinie besitzt Bulgarien nur etwa 180 km, daran aber die wichtige Hafenbucht von Varna, die nur die Schattenseite einer zu starken Öffnung nach Südost hat. Das Balkangebirge, das Bulgarien von der türkischen Provinz Ostrumelien scheidet, bildet nur in seinem centralen Teile — dem sogenannten Kodscha-Balkan oder Großem Balkan —, wo er bis gegen 2400 m aufsteigt, und wo die spärlich vorhandenen Pässe eng und beschwerlich sind (Trojanpaß 1434m, Schipkapaß 1207m) ein bedeutendes Verkehrshindernis, im Osten ist er an zahlreichen Punkten bequem zu übersteigen. Im Westen, wo die gewaltigen Bergmassen des Witosch (2330 m) und Rilodagh (2750 m) noch auf bulgarischem Gebiete liegen, bildet das Iskerthal mit seinen Übergängen nach dem Maritza- und Nissawathale einen Teil der großen Transversalstraße von Belgrad nach Konstantinopel, die eben bis jetzt vergebens auf die Ausstattung mit einer Eisenbahn gewartet hat.

Bulgarien ist vollständig von der sanften nördlichen Abdachung des Balkangebirges eingenommen, und sein vorherrschend bergiger Boden ist reich an Wald auf den Höhen, und reich an Getreide, Fruchtbäumen, Wein ꝛc. in den Thalgegenden. Selbst unter der drückenden Türkenherrschaft erzeugte das Land bedeutende Mengen über den eigenen Bedarf, da das bulgarische Volk im allgemeinen als ein ernst arbeitendes, tüchtiges, fleißiges Volk bezeichnet werden muß. Ein regeres wirtschaftliches Leben wird sich ähnlich wie in Serbien erst entfalten können, sobald ein gutes Straßen- und Eisenbahnnetz hergestellt worden sein wird. Als Erbe aus der Türkenzeit besitzen die Bulgaren zunächst nur die strategische Linie Ruschtschuk — Schumla — Varna. Getreide, Wolle, Talg, Häute und Holz sind die Hauptexportartikel.

Sofia (c. 20 000 E.), die Haupt- und Residenzstadt, unfern des Isker und an der Straße von Belgrad nach Konstantinopel, ist durch Industrie in Seide, Wolle, Leder und Tabak ausgezeichnet, und erscheint durch seine geographische Lage zu einem künftigen Haupteisenbahnknotenpunkte der Balkanhalbinsel bestimmt. — Samakow ist ebenfalls ein industriöser Ort, der Eisenwaren, Leder, Seide ꝛc. erzeugt. — Der Donauhafen Widdin (20 000 E.) treibt Müllerei, Nikopolis und Schischtowa Garten- und Weinbau. Ruschtschuk (25 000 E.), an dem Eisenbahnübergange über die Donau, ist der wichtigste Donauhafen Bulgariens, der zugleich beträchtliche

Industrie in Thonwaren, Leder, Geweben, Tabak ꝛc. aufzuweisen hat. — Silistria ist durch Getreidehandel von Bedeutung. Der Seehafen Varna (16 000 E.), zwischen dem großen Devno-See und dem Meere, ist wichtige Dampferstation und Ausgangspunkt submariner Kabelleitungen, mit starkem Getreideexport (Schiffahrtsbewegung 450 000 t.). — Schumla (20 000 E.), an der Vereinigung der bequemsten Balkanübergänge und an der bulgarisch-rumänischen Eisenbahn, ist nicht blos strategisch einer der wichtigsten Punkte der Balkanhalbinsel (bis 1878 starke Türkenfestung) sondern auch kommerziell, durch eine große Messe und durch Seiden- und Metallindustrie. Tirnowa, an der Jantra, treibt Seiden- und Tuchweberei.

V. Die europäische Türkei.

§ 307. Das türkische Kaisertum in Europa, c. 200 000 qkm (3600 Q.M.) und etwa 5 Mill. E. zählend, ist durch die geographische und ethnographische Einheitslosigkeit der Balkanhalbinsel und durch die berüchtigte Regierungs- und Verwaltungskunst der Sultane heute nur noch eine Ruine, der augenscheinlich noch ein weiterer Verfall bevorsteht. Ostrumelien mit seiner bulgarischen Bevölkerung ist als „autonome Provinz" bereits gegenwärtig ziemlich selbständig, und eine ähnliche Loslösung scheint sich auch für Albanien notwendig machen zu wollen, da auch dieses Land eine Bevölkerung beherbergt, die in Stamm, Sitte und Sprache ebenso stark von der griechischen Küstenbevölkerung wie von der slawischen und türkischen Binnenlandsbevölkerung abweicht.

So wie die europäische Türkei heutigen Tages besteht, erfreut sie sich einer ausgedehnten und hafenreichen Küstenlinie, entlang der sie von dem Pontus, dem Marmarameere, dem Ägäischen Meere, dem Jonischen Meere und dem Adriatischen Meere bespült wird. Es fehlt dem Lande also nicht an guten Naturstraßen in alle Welt hinaus. Die Berührung mit dem asiatischen Kontinente aber ist bei Konstantinopel, am Hellespont und quer über das inselreiche Ägäische Meer eine so enge, daß dadurch ganz von selbst die Lockung für das Land gegeben ist, die Rolle eines Hauptvermittlers in dem europäisch-asiatischen Handels- und Verkehrsleben zu übernehmen, und auch bezüglich des Suezkanales ist die Lage der Türkei und namentlich der Hafenbucht von Saloniki eine überaus günstige. Keiner von allen geographischen Vorteilen ist aber bisher zur vollen Geltung gekommen. (Über die Landgrenzen vergl. §§ 304 und 306).

Im Innern zeigt das Land einen ungemein bunten Wechsel wilder Gebirgs- und reich gesegneter Thallandschaften. Der Schardagh erreicht in einzelnen Gipfeln die Höhe von 2600 m, aber auch von anderen albanischen und macedonischen Bergzügen (Nidsche Planina, Grammosgebirge, Despotodagh) wird die Höhe von 2400 m noch überstiegen, und unmittelbar an der griechischen Grenze bildet der alte Götterberg Olymp (2973 m) den kulminierenden Gipfel der ganzen Halbinsel. Das Balkangebirge gehört dem türkischen (ostrumelischen) Staatsgebiete nur mit seinem steilen Südabhange an. — Das Klima ist zwar gemäß der wechselvollen Bodengestalt

ein außerordentlich verschiedenes, der größere Teil des Gebietes — namentlich das Gebiet des Ägäischen Meeres — fällt aber bereits in die subtropische Zone, und die Thallandschaften der Maritza, Tundscha, Struma 2c. zeigen eine ähnliche Produktionskraft wie die schönsten Thalgegenden Italiens (die Rosengärten von Kasanlik!). An natürlichen Wasserstraßen fehlt es freilich fast ganz.

Gegenüber dem natürlichen Reichtume des Bodens macht die Bewirtschaftung desselben unter dem türkischen Regimente einen außerordentlich traurigen Eindruck. Das Wort: „Wo ein Türke gestanden hat, da wächst kein Gras wieder!“ scheint seine vollkommene Berechtigung zu haben. Die Verwüstung der schönen Wälder, die ausgedehnten Strecken Brachland, die vollkommene Unkenntniß der etwa vorhandenen Mineralschätze, der dürftige Wuchs der Rinder, die Armseligkeit der Bauernhütten, der orientalische Schmutz in den Städten 2c. — Alles giebt Zeugniß von dem wirtschaftlichen Verfalle, in dem das Land begriffen ist. Etwas Getreide, Obst, Rosinen, Olivenöl, Rosenöl und Seide ist so ziemlich alles, was für den Export gewonnen wird. Die einst berühmte Waffen-, Leder- und Teppichfabrikation hält seit lange auch auf den einheimischen Märkten die westeuropäische Konkurrenz nicht mehr aus. Das Straßen- und Eisenbahnnetz ist ebenfalls ganz ungenügend entwickelt.

§ 308. Handelsplätze: 1) In Ostrumelien: Philippopel (25 000 E.), an der Maritza, die hier für kleine Fahrzeuge schiffbar wird, ist wichtiger Meßplatz mit zahlreichen Bazars und treibt etwas Leder-, Seiden- und Baumwolleninduſtrie. — Tatar-Bazardschik und Eski-Zagra sind ebenfalls Meßplätze. — Kasanlik ist durch Rosenölfabrikation berühmt, und ähnlich auch Slivno, das aber daneben auch Waffen und Tuch erzeugt. — Burgas ist der Seehafen Ostrumeliens, der namentlich Getreide exportiert.

2) In Rumelien: Konstantinopel (c. 600 000 E.) liegt malerisch schön an dem Bosporus, der hier das sogenannte „Goldene Horn“, eine vorzügliche Hafenbucht, von sich abzweigt, und der sowohl die Verbindungsstraße von dem Mittelmeer nach dem Pontus als auch die Übergangsbrücke von Europa nach Asien bildet. Trotz seiner wechselvollen Geschichte ist es jederzeit eine der wichtigsten Hafen- und Handelsstädte Europas geblieben, dessen Blüte fast unzerstörbar erscheint. Die Schiffahrtsbewegung des Hafens beträgt gegenwärtig reichlich 5 Mill. t (der Handelsumsatz c. 350 Mill. M.). Eine viel größere Rolle als die türkischen Schiffe spielen dabei aber die englischen (c. 37 % der angegebenen Zahl vertretend), griechischen, östreichisch-ungarischen und italienischen. Die Hauptexportartikel sind die obengenannten türkischen Landesprodukte, die Hauptimportartikel Industrieerzeugnisse, Kolonialwaren, Metalle und Kohlen. Der Handel ist zum größten Teile in den Händen griechischer und armenischer Häuser, deren Nationalität in der Bevölkerung Konstantinopels auch die Majorität bildet. Die schlecht gepflasterten, meist nur zu Fuß passierbaren Straßen, die zahlreichen überbauten Märkte (Bazare), die eigentümlichen Khans oder Karavanserais (Herbergen und Warenniederlagen zugleich) geben deutlich zu erkennen, daß man hier auf der Eingangsschwelle zum Oriente steht. — Die Vorstädte Galata und Pera, jenseits des „Goldenen Hornes“, sind die Sitze der Franken (Europäer).

Rodosto (25 000 E.) ist für die Fisch-, Frucht- und Gemüseversorgung der Hauptstadt von Bedeutung; Gallipoli (20 000 E.), mit zwei guten Hafenbuchten, durch seine Marinestation und durch seine Lederbereitung. — Adrianopel (c. 60 000 E.), an dem Hauptknie der Maritza und an der Vereinigung derselben mit der Tundscha und Arda, ist einer der wichtigsten Straßenkreuzungspunkte der Balkanhalbinsel. Im Inneren ein Bild kläglichen Verfalls darstellend, erzeugt die Stadt Rosenöl, Seife, Konserven, Saffian, Teppiche und Gewebe.

3) In Macedonien: Kavala exportiert Getreide, Tabak, Baumwolle 2c.; ähnlich auch Orfani. — Seres (30 000 E.) treibt bedeutenden Reis- und Baumwollenbau sowie Baumwollenindustrie, und ist auch durch große Messen ausgezeichnet. — Saloniki (c. 80 000 E.), an dem innersten Winkel des nach ihm benannten Golfes, ist nächst Konstantinopel der belebteste Hafen der Türkei, der aber eine weit höhere Bedeutung gewinnen würde, wenn ihm endlich gute Straßenverbindungen in das Innere und namentlich eine Eisenbahnverbindung nach den mittleren Donauländern geschaffen würde. Durch seine Lage an der geraden Linie Hamburg—Wien—Port Saïd müßte es namentlich für den Verkehr nach dem Suezkanale eine wichtige Rolle spielen können. Gegenwärtig ist es vorzugsweise durch Baumwollen-, Seiden-, Woll- und Cerealienexport von Wichtigkeit. — Üsküp (oder Skopia 28 000 E.), am oberen Vardar und an dem Eisenbahnübergange nach dem Amselfelde; und Bitolia (oder Monastir 45 000 E.), an der Hauptstraße nach Albanien, sind die wichtigsten binnenländischen Märkte.

4) In Albanien: Prisren (35 000 E.) an dem Hauptausgange aus Albanien nach dem Amselfelde und nach Serbien und Bosnien; Skutari (oder Skodra 35 000 E.), am Drin und in der Nähe des nach ihm benannten großen Sees; und Janina (16 000 E.), ebenfalls an einem See, spielen strategisch wie kommerziell die wichtigste Rolle im Lande, zugleich auch die nationalen Industriezweige in Saffian, Seide, Metallen 2c. kultivierend. — Durazzo und Prevesa sind Dampferstationen.

5) Kreta (oder Kandia), sehr gebirgig (im Ida 2452 m), vorwiegend von Griechen bewohnt und ähnlich wie Ostrumelien eine autonome Provinz, produziert Öl, Wein, Früchte und Seide und hat an seiner Nordküste die guten Häfen von Megalokastro (Kandia) und Kanea.

VI. Das Königreich Griechenland.

§ 309. Das junge griechische Königreich (seit 1832) darf bezüglich seiner Größe (c. 65 000 qkm oder ziemlich 1200 Q.M. und reichlich 2 Mill. E.) wie bezüglich seiner Lage und Begrenzung am besten mit dem dänischen Königreiche verglichen werden. Wie dieses nordische Königreich, so hat auch Griechenland nur einen einzigen Landnachbar, während es auf allen anderen Seiten von einem außerordentlich buchtenreichen Meere umflossen ist, und wie bei Dänemark so liegt auch bei Griechenland — namentlich vor der Annexion Thessaliens — der beste Teil der wirtschaftlichen Hilfsquellen auf den Inseln.

In allen übrigen Beziehungen ist die Natur Griechenlands freilich von derjenigen Dänemarks total verschieden. Griechenland ist im Innern vorwiegend ein wildes Gebirgsland, dessen nackte Gipfel sich vielfach zu alpinen Höhen erheben (der Pindus 2450 m, das Othrysgebirge 1842 m, der Parnassos 2620 m, der Chelmos 2510 m, der Olonos 2324 m und der Taygetos 2568 m). Dadurch ist der kulturfähige Boden außerordentlich spärlich vertreten (vor 1881: 33%), und man durfte mit Grund behaupten, daß man der griechischen Nation im J. 1832 nur die Knochen, nicht aber das Fleisch ihres Territoriums bewilligt habe. Erst durch die Erwerbung der Jonischen Inseln (1862) und durch die Annexion der reichen Ebene von Thessalien (1881) hat sich das Verhältnis wesentlich gebessert, und der kleine Staat hat infolgedessen gegenwärtig viel bessere Aussicht, wirtschaftlich zu prosperieren. Das Klima ist ein echtes subtropisches; der blaue Himmel Griechenlands, der alle Mittelmeergewächse vorzüglich gedeihen läßt, erweist sich aber vielfach als Feind des Waldwuchses, der, wenn er einmal zerstört ist — wie z. B. auf Cerigo — nicht wieder empor wachsen will. Auch die Flüsse sind durch die Sommertrockenheit sowohl zur Schiffahrt als auch zur Bewegung von Maschinen schlecht geeignet.

Getreide (4 Mill. hl.) erzeugte Griechenland bisher beträchtlich weniger als es bedurfte. Durch den Erwerb Thessaliens wird sich aber gerade dieser Produktionszweig sehr beträchtlich heben. Sehr bedeutend und in beständigem Steigen begriffen war dagegen seit der Befreiung von der Türkenherrschaft die Kultur der verschiedenen Handelsgewächse. Hohe Erträge erzielt vor allen Dingen der Korinthenbau (über 30 Mill. M.), der besonders entlang dem Golfe von Patras eifrig betrieben wird; ebenso aber auch die Oliven-, Südfrucht- und Weinkultur. Der Wald liefert im wesentlichen nur Knoppern (Vallonea). Die Seidenraupenzucht ist im Zunehmen. Von den verschiedenen Zweigen der eigentlichen Viehzucht blüht zunächst aber nur die Schweine- und Ziegenzucht (Eichenwälder! Bergländer!). — Der Bergbau auf Silber und Zink ist nur in dem Lauriongebirge, wo alte Schlackenhaufen ausgebeutet werden, namhaft. Auf Paros, auf Euböa und am Pentelikon (bei Athen) 2c. finden sich wichtige Marmorbrüche, bei Theben Meerschaumgruben. Da die Gesteinsformationen aber in ganz Griechenland ähnlich wie in Italien meist ganz junge sind (Jura, Kreide 2c.), so fehlt es gänzlich an palaeozoischen Kohlen. — Von Industriezweigen sind nur die Seidenweberei Thessaliens, die Filigranarbeiten Korfus, die Gerbereien und der Schiffsbau Syras nennenswert. — Während die Landkommunikationen Griechenlands zunächst höchst mangelhafte sind (nur etwa 400 km Chausseen und nur 13 km Eisenbahnen!), so ist der Seeverkehr in den griechischen Gewässern und Häfen ein außerordentlich reger, und die griechische Handelsflotte (c. 200 000 t) nimmt unter den Flotten der Mittelmeerländer eine sehr ehrenvolle Stellung ein. Namentlich vermitteln die griechischen Fahrzeuge in dem östlichen Mittelmeerbecken einen erheblichen Teil des Küstenhandels. Die eigene Handelsbewegung Griechenlands beträgt 130 Mill. M. und richtet sich in erster Linie nach England, der Türkei, Rumänien 2c.

§ 310. Handelsplätze:

Athen (70 000 E.) ist mitten zwischen den Ruinen der altgriechischen Hauptstadt, die unter der Türkenherrschaft zum Dorfe herabgesunken war,

rasch von neuem zum geistigen und geschäftlichen Mittelpunkte von Griechenland emporgeblüht (Universität, Nationalbank ꝛc.). Mit seinem Hafen Piräus, der 13 km von der Hauptstadt entfernt ist, steht es durch eine Eisenbahn in Verbindung. — Chalkis, auf Euböa, ist mit dem Festlande durch eine Brücke verbunden. — Unter den Inseln des Archipelagus ist Tinos durch seine Seide, Naxos durch seine Südfrüchte und seinen Schmirgel, Paros durch seinen Marmor und das vulkanische Santorin durch seinen Wein bekannt. Die wichtigste unter allen ist aber Syra mit ihrem Hafen Hermupolis, der als Mittelpunkt der Dampferlinien des Ägäischen Meeres durch seine Verkehrsbewegung sogar den Piräus übertrifft, und der namentlich in Häuten und Leder (Große Gerbereien!), Geweben, Sämereien, Tabak, Schmirgel und Schwämmen einen bedeutenden Umsatz erzielt. — Nauplia, Kalamata und Patras (35 000 E.) sind die wichtigsten Häfen Moreas, das letztgenannte namentlich durch Korinthenexport bedeutend. — Korinth, im innersten Winkel des nach ihm benannten Golfes, durch das Erdbeben von 1858 vollkommen zerstört, dürfte durch den bevorstehenden Durchstich seiner Landenge wieder eine höhere Bedeutung erlangen.

Die Jonischen Inseln Zante und Kephalonia erzeugen außer Korinthen namentlich Öl und Südfrüchte, und Korfu (gleichnam. Hauptstadt 25 000 E.) ist zugleich eine der wichtigsten Dampferstationen des Mittelmeers (Schiffahrtsbewegung 600 000 t.)

Larissa (c. 25 000 E.), am Salambria, ist die durch Seiden- und Baumwollenindustrie sowie durch Produktenhandel ausgezeichnete Hauptstadt der neuerworbenen reichen Provinz Thessalien.

12. Italien.

§ 311. **Natur des Landes.** Seiner territorialen Ausdehnung (296 000 qkm oder 5382 Q.M.) und seiner Bevölkerungszahl (c. 29 Mill.) nach ist Italien der kleinste unter den sechs sogenannten Großmachtsstaaten Europas, hinsichtlich der Bevölkerungsdichtigkeit steht es unter denselben aber nur hinter dem britischen Reiche zurück.

In ähnlicher geographischer Breite (36° — 47° n. B.) gelegen wie Spanien und wie die Balkanhalbinsel, genießt es vor diesen beiden Ländern die Vorteile einer centralen Stellung zwischen den beiden Becken des mittelländischen Meeres. In Übereinstimmung mit der Balkanhalbinsel und mit Östreich-Ungarn, und im Gegensatze zu Spanien, entbehrt es aber einer atlantischen Küste vollkommen, woraus sich seine verhältnismäßig schwache transoceanische Handels- und Verkehrsbewegung erklärt. Seine eigentlichen Handelsgebiete sind seiner Lage gemäß die europäischen Mittelmeer- und Pontusländer sowie namentlich die Levante, die nordafrikanischen Küsten und die hinter den asiatischen und afrikanischen Küsten gelegenen Länder. Neuerdings ist ihm durch den Suezkanal auch der gerade Seeweg nach Indien eröffnet worden.

Von Frankreich ebenso wie von der Schweiz und von Östreich-Ungarn ist Italien durch den mächtigen Gebirgswall der Alpen, die nach Italien zu sehr schroff abfallen, getrennt, und der Verkehr nach diesen Seiten ist ihm auf diese Weise sehr beträchtlich erschwert. Seine Eisenbahnen endigen infolgedessen in der Mehrzahl an dem Fuße der Alpen und bilden gewissermaßen bloße Sackgassen. Nur die Riviera-Bahn, die Mont-Cenis-Bahn, die noch nicht ganz fertiggestellte Gotthards-Bahn und die Brenner-Bahn bilden die Hauptausgänge für den italienischen Verkehr nach der kontinentalen Seite hin. Von seinen Küsten ist die Westküste die am besten gegliederte und mit guten Naturhäfen versehene.

§ 312. Durch seine **Bodengestalt** zerfällt Italien in 2 Abschnitte von sehr verschiedenem Charakter und von sehr verschiedener Größe.

1) Die von den Alpen und dem Apennin umgürtete fruchtbare Po-Ebene, die als ein durch Flußanschwemmungen ausgefüllter Golf des Adriatischen Meeres zu betrachten ist, und die etwa 1/7 des Landes bildet, nimmt den kontinentalen Norden ein.

2) Die eigentliche Halbinsel dagegen ist fast vollständig mit den Ketten und Hochplateaus des Apennin angefüllt und hat nur an einigen Punkten der Küste ausgedehntere Tiefländer: die Toskanische oder Arno-Ebene, die Römische oder Tiber-Ebene (Campagna Romana), die Kampanische oder Volturno-Ebene und die Apulische Küstenebene.

Der **Apennin** erreicht in seinem nordwestlichen Teile, im Ligurischen Apennin, zwar teilweise sehr bedeutende Höhen (Monte Gioje 2626 m), er ist aber im allgemeinen niedriger und vor allen Dingen schmäler als die folgenden Teile, und daher ist er auch durch eine Reihe von Pässen verhältnismäßig leicht zu überschreiten (Colle di Tenda, Colle di Nava, Colle di San Bernardo, Colle d'Altare, Bocchettapaß und Lacisapaß). — Der Etruskische oder Toskanische Apennin steht an Höhe der kulminierenden Gipfel (Monte Cimone 2158 m) hinter dem Ligurischen Apennin zurück; er ist aber wesentlich breiter, als dieser und besteht aus mehreren staffelförmig hintereinander liegenden Ketten, so daß er beträchtlich schwerer zu überschreiten ist, und daß z. B. der Paß von Pracchia eine ganz ähnliche technische Kühnheit zur Herstellung seiner Eisenbahn nötig machte, wie der Brennerpaß. Außer dem genannten Übergange hat namentlich noch der Lafutapaß (der Übergang von Bologna nach Florenz) eine höhere Bedeutung. —

Der Römische Apennin nebst den Abruzzen, der im Monte Vettore eine Höhe von 2478 m, im Gran Sasso sogar die Höhe von 2920 m erreicht, ist namentlich in seinem südlichen Teile außerordentlich wild und außerdem im Westen von einer großen Menge von Parallelketten begleitet, die den Verkehr sehr wesentlich erschweren und fast ausschließlich in einige wenige Hauptbahnen lenken. Der Furlopaß (von Perugia nach Fano), der Eisenbahnübergang von Fabriano, das Chientithal und die Eisenbahnübergänge von Terni nach Aquila, und von Aquila nach Chieti sind die wichtigsten Pässe. — Der Neapolitanische Apennin (im Monte Miletto 2115 m) und der Kalabrische Apennin (im Monte Pollino 2414 m) erreicht ebenfalls noch alpine Höhen und gestaltet durch seine breiten

Rücken die Verkehrsverhältnisse Süditaliens fast noch schwieriger, als es in Mittelitalien der Fall ist. Der Eisenbahnübergang von Benevent und Ariano, sowie derjenige von Potenza nach dem Golf von Tarent benutzt die natürlichen Hauptübergänge über den süditalienischen Apennin.

Der Sicilianische Apennin füllt den größten Teil Siciliens und hat entlang der Nordküste die bedeutendsten Erhebungen (Monte Madonia 1975 m). Der isolierte Vulkan Ätna erreicht unter allen Berggipfeln Italiens die größte Höhe (3313 m). Namentlich auf seiner Südseite enthält der Sicilianische Apennin großartige Schwefellager.

§ 313. Das **Klima** Italiens ist nur auf der Halbinsel ein echtes subtropisches, während es nördlich von dem Apennin noch vielfach große Ähnlichkeit mit demjenigen Mitteleuropas hat. Namentlich sind die Winter in der Lombardischen Ebene noch ziemlich streng. Mailand hat eine Januartemperatur von + 1° und eine Julitemperatur von + 22°, Palermo eine Januartemperatur von + 11° und eine Julitemperatur von 25°. Die winterlichen Niederschläge sind am Südfuße der Alpen und an dem Westfuße des Apennin am reichlichsten (Verona ebenso wie Florenz haben reichlich 90 cm jährliche Regenhöhe, Lecce in Apulien dagegen nur 48 cm).

§ 314. Von den **Strömen** Italiens leistet nur der Po (schiffbar von Turin) mit seinen durch die Alpenseen beruhigten wasserreichen Nebenflüssen aus dem Norden (Ticino und Adda), die auch durch Kanäle mit einander verbunden sind, dem Verkehrsleben erhebliche Dienste. Der berühmte Tiber wird erst in der Gegend von Rom schiffbar.

§ 315. **Bevölkerungsverhältnisse.** Bezüglich der Sprache wie bezüglich der Religion ist die italienische Nation eine der einheitlichsten Europas. Nur etwa 150 000 sind Franzosen und nur etwa 60 000 Albanesen und Griechen, nur je 100 000 evangelische oder griechisch-katholische Christen und nur etwa 36 000 Juden. Die römischen Katholiken sind freilich stark in sich gespalten, indem sich die blinden Anhänger des Papsttums dem liberalen Italienertum nebst der ganzen seit 1859 geschaffenen politischen Organisation des Staates schroff entgegenstellen. Außerhalb der politischen Grenzen Italiens (in Frankreich, Schweiz und Östreich) wohnen noch reichlich 1 Mill. Italiener, die von einer starken politischen Partei (der Italia irredenta) für das Königreich Italien beansprucht werden. Es wird dadurch eine gewisse politische Spannung gegenüber den beiden großen Nachbarmächten genährt, die der wirtschaftlichen Entfaltung des Staates nicht sehr förderlich ist. — Die Volksbildung ist eine sehr geringe, und nur die Universitäten beginnen sich neuerdings wieder bedeutend zu heben. — Unter den romanischen Staaten hat Italien die stärkste Bevölkerungszunahme und die stärkste Auswanderung.

§ 316. **Die Produktionsverhältnisse.** In einem weit höheren Grade noch, als in Frankreich, liegt in Italien der Schwerpunkt der gesamten Produktion in der Bodenkultur, die in Italien als Spaten- und Terrassenkultur eine außerordentlich intensive ist. Vielfach zwingt man in Italien den Boden, dreierlei oder noch mehr Ernten zugleich zu tragen. Auf dem sorfältig bearbeiteten Beete der lombardischen Ebene wächst der Mais, überschattet und zum Teil gegen die heißen Sonnenstrahlen geschützt

vom Maulbeerbaum oder der Ulme, an denen sich wieder der Weinstock emporrankt, und so erhält der italienische Landmann von seiner kleinen Ackerfläche, die leider zumeist nicht sein Eigentum ist, Brot, Futter für die Seidenraupe und Wein zugleich. An Cerealien produziert Italien nicht so viel, als es braucht, und es exportiert nur etwas Mais und Reis, um einen viel größeren Betrag von Weizen zu importieren. Wein dagegen erzeugt es nächst Frankreich am meisten und es vermöchte wohl leicht selbst Frankreich zu überflügeln, wenn die italienischen Winzer von ihrem Schlendrian in der Behandlung der Weine abgehen würden. Besonders vorzügliche Sorten sind: der Chianti, Asti, Barbera, Montefiascone 2c. Ebenso sind die italienischen Tafelfrüchte (Feigen, Trauben, Mandeln, Orangen 2c.) die vorzüglichsten Europas, und dieselben könnten nicht nur zu einem noch bedeutenderen Exporte frischer und getrockneter Früchte Anlaß geben, als er thatsächlich stattfindet, sondern sie könnten zugleich auch die Grundlage einer bedeutenden Konservenfabrikation bilden. Das nördliche Sicilien ist die beste Orangengegend. Für die Volksernährung ist in Italien die Kastanie noch wichtiger, als in Frankreich. Von hervorragendster Bedeutung ist aber Italien vor allen Dingen durch seine Olivenkulturen, die fast 1,5 % seiner Fläche bedecken, und die unter allen Erzeugnissen Italiens den bedeutendsten Export gestatten. Leider wird das Öl (jährliche Ernte 3 Mill. hl) in Italien zumeist ebenso sorglos behandelt, wie der Wein.

Die Viehzucht ist in dem Lande von der Natur nicht in dem Maße begünstigt, wie in Nordeuropa und weist deshalb nur niedrige Zahlen auf (Pferde 1⅓ Mill, Rinder und Büffel 3½ Mill., Schafe 8½ Mill., Ziegen 2⅕ Mill., Schweine 3,7 Mill.). Bezüglich der Seidenproduktion ist Italien das erste Land Europas und das zweite Land der Erde, das nur China nachsteht. Auch die Seide wird aber größtenteils als Halbfabrikat exportiert. Für die Volksernährung spielt die Küstenfischerei eine große Rolle, und die „Frutti di mare“ bilden einen der wichtigsten Konsumtionsartikel.

Die Mineralproduktion ist verhältnismäßig noch viel geringer, als die Viehzucht. Am bedeutendsten ist die Eisen-, Marmor-, Salz- und Schwefelgewinnung. Hinsichtlich der letzteren ist Italien (durch Sicilien) unter den Ländern der Erde obenan zu stellen (jährl. Förderung 3,600 000 Ctr.).

§ 317. Die Industrie Italiens hat ganz ähnlich wie die deutsche infolge der unglücklichen politischen Verhältnisse des Landes eine lange Zeit des Verfalls zu verzeichnen gehabt. Neuerdings scheint sie sich erholen zu wollen, aber freilich viel langsamer, als die deutsche. In dem größten Teile des Landes fehlt es ja nicht blos an Kohlen, sondern auch zugleich an zuverlässigen Wasserkräften. — Die Seidenindustrie hat die bedeutendsten Anstrengungen gemacht, ihre alte Blüte wieder zurückzuerobern; aber bisher ist es ihr nur teilweise gelungen. Nur Mailand ist dem französischen Lyon bereits ein gefürchteter Konkurrent geworden. — Die Wollindustrie, ebenso wie die Baumwollindustrie vermag zunächst dem Bedarfe des Landes noch bei weitem nicht zu genügen, obwohl bedeutende Mengen von Wolle im Lande erzeugt und exportiert werden, und obwohl sogar die Baumwollstaude in gewissen Teilen des Landes mit Erfolg kultiviert wird. Die Flachs- und Hanfindustrie, die in Italien mit einem vorzüglichen im

Lande erzeugten Rohmaterial arbeitet, deckt ebenfalls nicht den Bedarf. Noch schwächer ist die Metallindustrie entwickelt, und auch die wenigen im Lande erzeugten Metalle exportiert man zum guten Teile als Erze. Auf einer anderweit nicht erreichten Stufe steht nur die italienische Strohhutflechterei, die Korallenverarbeitung und die Glasindustrie.

§ 318. Handels- und Verkehrsverhältnisse. Welch gewaltige Rolle Italien während des Mittelalters durch seine Städterepubliken im internationalen Handels- und Verkehrsleben gespielt hat, geht daraus hervor, daß noch heute die große Mehrzahl der Kunstausdrücke in der kaufmännischen Geschäftssprache italienisch ist. Dasselbe Zeitalter der Entdeckungen aber, das Spanien, Portugal, Holland, England bezüglich des Handels und Verkehrs so hoch emporhob, ließ Italien von seiner Höhe herabsinken. Heute hat das junge Königreich nun noch viel zu thun, um in der genannten Beziehung wieder den Rang einzunehmen, der ihm als europäischer Großstaat gebührt. Seine Handelsbewegung nach dem Auslande beträgt heute nur 1700 Mill. M., also nicht mehr als die Einfuhr des einzigen deutschen Hafens Hamburg oder kaum 9/11 der belgischen Handelsbewegung. Seine Handelsflotte ist zwar eine sehr bedeutende (reichlich 1 Mill. t), aber eine hervorragende Rolle spielt dieselbe nur in dem mediterranen Küstenverkehre. Das italienische Eisenbahnnetz hat nur eine Länge von reichlich 8000 km, verdient aber ähnlich wie das östreichische besondere Hochachtung, wenn man an die zahlreichen großartigen Gebirgsbahnen denkt, die hergestellt werden mußten. Am dichtesten ist das Netz in Oberitalien. Die Landstraßen, zum Teil ein Erbe aus der alten Römerzeit, sind zumeist in gutem Zustande. Eines Netzes von Schiffahrtskanälen erfreut sich nur die Poebene. Hinsichtlich des Briefpostverkehrs nimmt Italien die 5. Stelle, hinsichtlich lich des Telegraphenverkehrs die 6. Stelle unter den europäischen Staaten ein, relativ freilich steht es in beiden Beziehungen auch hinter zahlreichen europäischen Kleinstaaten erheblich zurück.

§ 319. Handelsplätze.

1) In den norditalienischen Provinzen Piemont, Ligurien, Lombardei und Venetien: Turin (c. 214 000 E.) liegt an dem Po, an der Vereinigung der wichtigsten Alpenübergänge nach Frankreich und in der Mitte des ehemaligen Königreichs Piemont und ist dadurch ein Hauptsitz der italienischen Wissenschaft und der italienischen Handels- und Industriethätigkeit zugleich. Seine wichtigsten Industriezweige sind Seiden- nnd Wollindustrie, Papier-, Maschinen-, Wagen-, Möbel-, Pianoforte- und Bijouteriefabrikation. In seinem Handel spielen Getreide, Seide, Wolle, Wein und Olivenöl die Hauptrolle. — Aosta, vor den Pässen über den großen und kleinen St. Bernhard; namentlich aber Domo d'Ossola, vor dem Simplonpasse, sind durch Grenzhandel wichtig; Biella durch Wollindustrie. — Novara (31 000 E.), sowie Vercelli (c 27 000 E.) liegen in einer der fruchtbarsten Gegenden der Po-Ebene und sind wichtig als Eisenbahnkreuzungspunkte und Getreidemärkte, das erstgenannte auch als Fabrikstadt in Wolle. — Die starken Festungen Casale (c. 27 000 E.), am Po, und Alessandria (c. 59 000 E.), an den wichtigsten Apenninübergängen und am Tanaro, sind zugleich bedeutende Eisenbahnknotenpunkte und Produktenmärkte. Das letztere ist auch durch

große Messen ausgezeichnet. — Novi treibt Seidenindustrie; Tortona Reisbau; Asti (33 000 E.) ebenso wie Chieri sind berühmt durch Weinbau. — Cuneo, vor dem Colle di Tenda, treibt Grenzhandel, Seiden- und Wollenindustrie. — Genua (163 000 E.), an einer schönen, durch Molen geschützten Bucht des nach ihm benannten Golfes, vor dem Bocchettapasse und vor einem großartigen Eisenbahnübergange über den Apennin, ist der uralte Haupthandelsplatz der reichen Terrassenlandschaften Liguriens, der sich besonders während des Mittelalters (im 13. Jahrhundert) zum Herren des westlichen Mittelmeerbeckens und zum stolzen Rivalen Venedigs emporschwang. Die Marmorpaläste Genuas zeugen von der Glanzzeit der damaligen Handelsrepublik. Nach einer langen Zeit furchtbarer innerer und äußerer Wirren, die den vollständigen Verfall mit sich zu führen drohten, ist für Genua in dem Königreiche Piemont und in dem geeinigten Italien eine neue Blütezeit angebrochen, und gegenwärtig muß Genua als die rührigste aller italienischen Hafen- und Handelsstädte gelten, die eine Schiffahrtsbewegung von mehr als 3 Mill. t aufweist, und deren Seehandel einen Wert von 360 Mill. Mark repräsentiert. Seide, Olivenöl, Südfrüchte, Marmor &c. sind die Hauptexportartikel; Getreide, Kolonialwaren, Baumwolle, englische, französische und deutsche Industrieerzeugnisse die Hauptimportartikel. Sehr bedeutend ist auch die Industrie der Stadt, namentlich durch Seiden- und Sammetfabrikation, durch Korallen-, Gold- und Silberfiligran- und Elfenbeinarbeiten. Die Gotthardbahn wird nicht verfehlen, den Genuesischen Handel noch beträchtlich zu heben. — Savona (27 000 E.), die unglückliche Rivalin Genuas, der von den Genuesen der Hafen zugeschüttet wurde, ist durch ihre Apenninbahn ziemlich lebhaft geworden und treibt bedeutenden Küstenhandel, sowie Metallwaren- und Terracottaindustrie. — Der Kurort San Remo ist bedeutend durch Oliven-, Orangen- und Citronenkultur, sowie durch Ölbereitung. — Spezia (27 000 E.), an einer weiten Meeresbucht, ist Kriegshafen mit großen Marineetablissements; nahe dabei befinden sich die berühmten Marmorbrüche von Porto Venere. — Mailand (c. 262 000 E.) liegt in einem der fruchtbarsten Teile und zugleich nahe dem Mittelpunkte der großen lombardischen Ebene und ist durch seine Lage der Hauptknotenpunkt des norditalienischen Straßen-, Kanal- und Eisenbahnnetzes, in dem vor allen Dingen auch die großen Alpenstraßen des Simplon, Gotthard, Lukmanier, Splügen, Julier, der Bernina und des Stilfser Joches zusammenlaufen. Trotz der harten Wechselfälle seiner Geschichte hat es aus diesem Grunde nicht aufgehört, wenigstens bezüglich des Handels und Verkehrs, sowie bezüglich der Industrie die eigentliche Metropole Norditaliens zu sein. Der berühmte Marmordom und die reichen Kunstschätze dürfen als Erinnerungszeichen an seine mittelalterliche Blüte, das Scalatheater nebst der großartigen Glaspassage (Galeria Vittorio Emanuele) als Zeichen seiner modernen Blüte betrachtet werden. In erster Linie ist Mailand heute der Hauptsitz des italienischen Seidenhandels und der italienischen Seidenindustrie, daneben erzeugt es aber auch Maschinen, Möbels, Modeartikel, Bronzen, Bijouteriewaren, Porzellan &c. Außer mit Seidenwaren treibt es auch mit Baumwollenzeugen und anderen deutschen nnd englischen Industrieartikeln, sowie mit Getreide, Reis &c. einen bedeutenden Handel. Selbstverständlich ist

es auch ein wichtiger italienischer Bankplatz. — Pavia (28 000 E.), am Ticino und unfern des Po, ist heute namentlich als Eisenbahnkreuzungspunkt und durch Seiden- und Produktenhandel wichtig. — Lodi (25 000 E.), an der Adda, in fetter Weidegegend, und ebenso Crema sind durch die Bereitung des sogenannten Parmesankäses berühmt. — Voghera, am Fuße des Apennin, sowie Monza (26 000 E.) und Como (24 000 E.), am Fuße der Alpen, treiben bedeutende Seidenkultur und Seidenindustrie; ebenso auch Bergamo (36 000 E.), das außerdem durch seinen Obstbau, durch seine Steingut- und Glasindustrie und durch seine Messen berühmt ist. — Brescia (34 000 E.), ebenfalls inmitten von Wein- und Garten- und Maulbeerpflanzungen gelegen, ist Eisenbahnkreuzungspunkt und treibt bedeutende Seiden- und Leinenindustrie, sowie auch Eisenwaren- und Waffenfabrikation. — Cremona (26 000 E.), Eisenbahnkreuzungspunkt am Po, ist durch seine Violinfabrikation und durch seinen Produktenhandel (Käse) wichtig. — Mantua (25 000 E.) ist starke Festung an dem Mincio, die auch Seidenhandel treibt. — Venedig (c. 125 000 E.), die merkwürdige, auf 118 künstlichen und natürlichen Inseln erbaute und von zahllosen Kanälen als von ihren Hauptstraßen durchschnittene Wasserstadt, liegt ebenso wie Triest an einem der nördlichsten Golfe des Adriatischen Meeres und hatte während des Mittelalters vor Triest die Zugehörigkeit zu einem hoch entwickelten Wirtschaftsgebiete voraus. Nicht blos Norditalien aber mit seinen blühenden Städterepubliken, sondern ganz Centraleuropa wußte Venedig als sein natürliches Hinterland zu benützen und mit den Erzeugnissen der Mittelmeerländer und des Orients zu versorgen. Die Stadt schwang sich auf diese Weise zu der eigentlichen Königin des Mittelmeeres empor, die auch zugleich einen großen politischen Einfluß geltend machen konnte. Mit der Entdeckung Amerikas und des Seewegs nach Indien kam die Zeit ihres Verfalles, der sich heute sehr deutlich in dem ruinenhaften Aussehen zahlreicher Prachtbauten kundgiebt. Wenn auch gegenwärtig die Zeit des tiefsten Sinkens vorüber zu sein scheint, so fehlt dem Hafen Venedigs doch für den modernen Weltverkehr die genügende Tiefe, und ihre Schiffahrts- und Handelsbewegung ($1^1/_4$ Mill. t resp. 160 Mill. Mark) steht deshalb beträchtlich hinter derjenigen von Triest zurück. Die Eröffnung des Suezkanals scheint ihr nicht in dem Maße zu gute gehen zu sollen, wie der genannten östreichischen Stadt und anderen italienischen Häfen. Gegenwärtig ist Venedig durch eine 3,6 km lange Eisenbahnbrücke mit dem Festlande verbunden. — Murano ist der alte Sitz der weltberühmten venetischen Glas- und Mosaikindustrie, der zugleich auch Gold- und Filigranarbeiten fertigt. — Chioggia (c. 28 000 E.) treibt Fischerei, Schiffsbau und Küstenhandel. — Die Universitätsstadt Padua (66 000 E.) ist durch Produktenhandel und durch Seiden- und Lederindustrie wichtig. — Treviso (28 000 E.) ist durch seine Messen; Udine (29 000 E.), Belluno und Bassano sind durch Seiden-, Wein- und Olivenbau, sowie teilweise durch Seidenindustrie ausgezeichnet; ähnlich auch Vicenza (37 000 E.), an den bericischen Bergen (im „Garten Venetiens“) gelegen. In den Alpenthälern nördlich von Vicenza wird außer der Viehzucht in großartigem Maßstabe Strohflechterei getrieben. — Verona (c. 66 000 E.), an der Etsch, an dem südlichen Ausgange des Brenner und

an der Kreuzung der Brennerbahn mit der Linie Venedig—Mailand—Turin, ist einer der wichtigsten Handelsplätze Norditaliens, der auch beträchtliche Industrie in Seide, Leder, Wurstwaren ꝛc. betreibt.

§ 320. 2) In den mittelitalienischen Provinzen Emilia, Toskana, Rom, Umbrien, den Marken und Abruzzen: Bologna (112 000 E.) liegt vor dem wichtigen Apennin-Übergange von Pistoja und an der Kreuzung der italienischen Haupteisenbahnen. Während des Mittelalters war es bereits eine der bedeutendsten norditalienischen Städterepubliken und zugleich einer der wichtigsten Brennpunkte des geistigen Lebens (älteste Universität). Heute ist es außer durch seinen mannigfaltigen Handel auch durch Seidenindustrie, Blumen- und Parfümeriefabrikation, Konserven-, Maccaroni- und Wurstwarenbereitung (Bologneser Waren) wichtig. — Modena (56 000 E.) ist wichtig durch seine Eisenbahnkreuzung und durch seine Terracottaindustrie. Im Süden davon finden sich Naphthaquellen. — Parma (41 000 E.) treibt Industrie in Seide, Wolle, Terracotta und Bücherdruck, ist aber im übrigen eine verkehrsarme Stadt. — Piacenza (35 000 E.) ist Eisenbahnkreuzungspunkt und Festung am Po, ebenfalls ohne viel Verkehr. — Ferrara (30 000 E.) liegt an einem fast ausgetrockneten Arme des Po und ist wichtig durch Reisbau und Produktenhandel — Comacchio besitzt Seesalinen. — Ravenna (c. 60 000 E.) ist aus einem römischen Kriegshafen durch die Alluvionen des Po eine Binnenstadt geworden, die gegenwärtig 8 km vom Meer entfernt liegt und nur als binnenländischer Produktenmarkt Bedeutung hat. — Faenza (37 000 E.) hat der Fayence (Majolika) den Namen gegeben und treibt außer dieser Industrie zugleich auch Seidenfabrikation. — Rimini (36 000 E.) besitzt einen stark versandeten Hafen an der ostitalienischen Küstenbahn. — Florenz (168 000 E.) liegt in herrlicher Thalgegend des Arno und vor den beiden wichtigsten Paßübergängen über den Apennin (Pracchiapaß und Lafutapaß). Während des Mittelalters schwang es sich zu einer der bedeutendsten italienischen Städterepubliken empor, die namentlich hinsichtlich der Industrie und des Geldhandels eine große Rolle spielte. Der reichen Bankierfamilie der Medici hat die Stadt ihre reichen Kunstschätze und ihren ganzen auf die Pflege der Kunst und der Kunstgewerbe gerichteten Charakter zu danken. Hervorragend ist sie heute namentlich durch ihre Malerei, Bildhauerei, Mosaik-, Majolika- und Alabasterindustrie, Seiden- und Damastweberei, Blumen- und Strohhutfabrikation. — Prato (45 000 E.) ist auch ein Hauptsitz der italienischen Strohhutfabrikation. — Pistoja ist Eisenbahnkreuzungspunkt vor dem Pracchiapasse. — Carrara (26 000 E.) liegt in wildem Thale der apuanischen Alpen inmitten seiner altberühmten Marmorbrüche, deren Material zum Teil in der Stadt selbst verarbeitet, zum Teil von Avenza aus verschifft wird. — Auch Massa besitzt große Marmorbrüche. — Lucca (21 000 E.) ist bedeutend durch Seiden- und Olivenkultur sowie durch Seiden-, Woll- und Baumwollindustrie. Nahe dabei finden sich berühmte Bäder. — Pisa (50 000 E.), unfern der Arnomündung, einst die Rivalin Genuas, ist eine gesunkene Größe (La morta! Die Todte!), und nur seine Baudenkmale (der Dom, der schiefe Glockenthurm ꝛc.) verraten den alten Glanz. Als binnenländischer Produktenmarkt hat es übrigens noch immer eine hohe Bedeutung, ebenso als Eisenbahnknotenpunkt. — Livorno (98 000 E., zu

einem großen Teile Juden), ist die Erbin Pisas als Seehandelsstadt, mit gutem Hafen, der gegenwärtig die drittstärkste Schiffahrtsbewegung unter den italienischen Häfen aufweist (1⁴/₅ Mill. t), und der besonders mit England sowie mit der Levante und Nordafrika lebhafte Verkehrsbeziehungen unterhält. — Volterra ist heute nur durch Salinen und Boraxgewinnung bemerkenswert. — Die einst hochberühmte Universitätsstadt Siena (23 000 E.) treibt etwas Farbwaren-, Seiden- und Wolleninduſtrie. — Die Insel Elba mit dem Hafen Porto Ferrajo ist namentlich durch Eisenproduktion von hoher Bedeutung.

Die Hauptstadt Rom (c. 300 000 E.) liegt unfern von dem Mittelpunkte der Westküste Italiens, an dem Tiber, der hier schiffbar wird, und man würde ihre Lage mit derjenigen von Lissabon in Portugal und von Stockholm in Schweden vergleichen können, wenn seine Verbindung mit dem Meere eine intimere wäre. Seine Lage in der Mitte der alten Kulturländer des Mittelmeergebietes befähigte es zu der großen politischen und kulturhistorischen Rolle, die es als Haupt des römischen Weltreiches und als Sitz des römischen Papsttums gespielt hat. Im Handels- und Verkehrsleben war es von hervorragender Bedeutung aber nur unter den römischen Kaisern, namentlich als großer Herd der Konsumtion, des Luxus und des Geldverkehrs. Durch die Stürme der Völkerwanderung sank mit dem Weltreiche auch die Metropole der Kaiser in Trümmer, und zwischen den Ruinen der Kaiserpaläste, Triumphbögen, Tempel, Bäder und Mausoleen erstand auf kleinerem Raume das päpstliche Rom (der Vatican, die Peterskirche, die Engelsburg 2c.), in der Weltgeschichte vielleicht eine größere, in dem Handels- und Verkehrsleben aber eine viel kleinere Rolle spielend als seine Vorgängerin. Als königliche Residenz hat Rom rasch an Bevölkerung und an Verkehrsleben zugenommen, und durch seine Eisenbahnverbindungen und Banken sowie durch seine Industrie in Bijouterieartikeln, Mosaiken, Seidenwaren 2c. ist seine Bedeutung auch in kommerzieller Hinsicht im Steigen. — Civitavecchia ist durch gut angelegte Kunstbauten der Hafen Roms, der durch die westitalienische Küstenbahn mit der Hauptstadt verbunden ist, und der die beträchtliche Schiffahrtsbewegung von ½ Mill. t aufzuweisen hat. — Viterbo (21 000 E.) ist Produktenmarkt; ähnlich auch Terni, Foligno und Orvieto, von denen aber das letztere ebenso wie Montefiascone besonders auch einen berühmten Wein liefert. — Perugia (50 000 E.), einst hochberühmt durch seine Malerschule, blüht gegenwärtig durch Seidenhandel und Seidenindustrie. Sinigaglia (23 000 E.), mit kleinem Hafen, ist wichtig als Meßplatz. — Ancona (47 000 E.), eine alte griechische Kolonie an einer der wenigen guten und ziemlich tiefen Hafenbuchten der italienischen Ostküste, hat eine Schiffahrtsbewegung von 750 000 t. — Macerata sowie Aquila und Chieti sind Produktenmärkte, letzteres mit sehr bedeutender Oliven-, Seiden- und Weinkultur.

§ 321. 3) In den unteritalienischen Provinzen Campanien, Apulien, Basilicata und Calabrien: Neapel (450 000 E.) liegt an dem nach ihm benannten Golfe des Tyrrhenischen Meeres, zwischen den erloschenen Vulkanen der Phlegräischen Felder und dem Vesuv, und an der Eingangsschwelle zu der reichsten süditalienischen Küstenebene (der Campagna felice!). Der Schön-

heit seiner Lage wegen als Aufenthalt bereits im Altertume sehr geschätzt, nahm es doch seinen höheren Aufschwung erst während des späteren Mittelalters, als es die Hauptstadt des Neapolitanischen Königreichs wurde. Heute ist es nicht nur die volkreichste und von Fremden belebteste unter den italienischen Städten, sondern zugleich auch nächst Genua die wichtigste Hafen- und Handelsstadt. Ihre Schiffahrtsbewegung beträgt 2 Mill. t, und Dampferlinien setzen sie mit allen großen Mittelmeerhäfen in Verbindung. In ihrem Export sind Öl, Reis, Wein, Seide, Früchte und Korallen, in ihrem Import Baumwollen- und Wollenwaren, Kurzwaren, Fische rc. die wichtigsten Handelsartikel. Die Spezialität Neapels ist die Korallenfischerei sowie die daran geknüpfte Industrie. Auch die Seiden-, Wollen-, Porzellan- und Glasindustrie ist aber bedeutender als in einer anderen süditalienischen Stadt. — Portici und Torre del Greco (26 000 E.) sind Fischerhäfen. — Sorrent exportiert die Erzeugnisse seiner Wein- und Orangengärten; ähnlich auch Amalfi, das einst mit Genua und Pisa wetteiferte, und das sich der Herausgabe des ersten Handelsgesetzbuches und der Erfindung des Kompasses rühmt; und Salerno (31 000 E.), das an einer stark versandeten Meeresbucht liegt. — Benevent (21 000 E.), am Eisenbahnübergange über den Apennin, fabriziert Leder, Goldwaren rc. — Foggia (40 000 E.), an der Vereinigung der süditalienischen Apenninbahn mit der ostitalienischen Küstenbahn, ist bedeutender Produktenmarkt. — Barletta (30 000 E.) und Molfetta (30 000 E) sowie namentlich Bari (55 000 E.) exportieren große Mengen Öl, Wein, Johannisbrot rc. — Andria (38 000 E.) und Bitonto (26 000 E.) sind die wichtigsten Binnenmärkte Apuliens, letzteres auch berühmten Wein (Zagarello) erzeugend. — Brindisi, früher nur für den italienisch-griechischen Verkehr von Wichtigkeit, ist durch den Bau des Suezkanales als Umschlagsplatz an die große interkontinentale Handelsroute London—Bombay gerückt worden, und hat seine Schiffahrtsbewegung (750 000 t.), namentlich aber seinen Personenverkehr seit jener Zeit bedeutend gesteigert. — Taranto (29 000 E.), im Alterthum berühmte Hafenstadt, hat einen versandeten Hafen und ist nur durch Küstenhandel und Fischerei (Austern), sowie durch Seesalzgewinnung und Wollindustrie wichtig. — Potenza (c. 20 000 E.) ist der Hauptmarkt des wilden Berglandes der Basilicata. — Cosenza sowie Catanzaro (25 000 E.) erzeugen und exportieren Öl, Seide, Wein rc. — Reggio (38 000 E.), an der Straße von Messina, ist als Terminus der calabrischen Eisenbahn und als Überfahrt nach Sicilien wichtig, ebenso durch Export von Seide, Öl, Orangen rc.

§ 322. 4) Auf Sicilien (die Insel mißt reichlich 29 000 qkm oder 531 Q.M. und hat $2^4/_5$ Mill. E.): Messina (121 000 E.), an einer schönen und tiefen Hafenbucht der nach ihm benannten Straße, und in der unmittelbaren Nähe des Hauptlandes (15 km von Reggio), hat seiner Lage gemäß sowohl als der Hauptvermittler zwischen Sicilien und dem Hauptlande, als auch zwischen den nordwestitalienischen und französischen Meeresteilen und dem östlichen Becken des Mittelmeeres zu dienen, und ist dadurch seit uralten Zeiten ein wichtiger Handelsplatz, der heute unter den italienischen Häfen bez. der Schiffahrtsbewegung ($1^3/_5$ Mill. t) in vierter Linie steht. Exportiert werden namentlich die Erzeugnisse der reichen Orangen-

und Citronenkulturen Nordsiciliens, daneben auch Seide, Öl ꝛc. Die Industrie der Stadt ist vor allen Dingen hinsichtlich der Leder- und Seidenerzeugung bedeutend. Catanea (91 000 E.), alte griechische Kolonie, an einer schönen Hafenbucht, die aber im Jahre 1693 durch eine Eruption des Ätna fast vollkommen mit Lava ausgefüllt worden ist, unterhält noch lebhaften Seehandel in Getreide, Seide, Früchten, Schwefel ꝛc. (500 000 t Schiffahrtsbewegung). — Syrakus (24 000 E.), auch einst hochberühmte griechische Kolonie, mit mächtiger Flotte, liegt heute an versandeter Hafenbucht und treibt nur Küstenhandel. Namhaft ist sein Weinbau. — Caltanisetta (28 000 E.) liegt in reicher Getreidegegend und in der Nachbarschaft von Schwefelgruben. Bedeutendere Gruben finden sich aber in dem Distrikte von Lercara, an der sicilianischen Transversalbahn. — Licata sowie namentlich Girgenti (Porto Empedocle) sind die wichtigsten Exporthäfen dieses Produktes. — Marsala (38 000 E.) sowie Trapani (37 000 E.) sind die Haupthäfen der Westküste, ersteres durch seinen Wein, letzteres durch seine Salzgewinnung sowie durch seine Thun- und Korallenfischerei wichtig. — Palermo (232 000 E.), an einer kleinen Seitenbucht des nach ihm benannten schönen Golfes und an dem Rande einer gartenähnlich bebauten Fruchtebene (Conca d'Oro, Goldmuschel), ist eine alte phönizische Gründung, die ihre Blüte durch allen Wechsel der Zeiten bewahrt hat, die heute eine Schiffahrtsbewegung von 1½ Mill. t aufweist, und die außer Handel auch Seiden- und Baumwollenspinnerei, Bijouteriefabrikation, Steinschleiferei ꝛc. treibt.

§ 323. 5) **Sardinien** (24 000 qkm und ⅔ Mill. E.) ist eine gebirgige Insel (M. Gennargentu 1918 m), die alle italienischen Produkte liefert, aber wirtschaftlich noch wenig entwickelt ist. Im Südwesten, bei Iglesias, hat man neuerdings Bergbau auf Zink und Eisen begonnen, teilweise in alten Schutthalden. — Cagliari (34 000 E.), an einer prächtigen Bucht der Südküste, ist der Haupthafen — Oristano sowie Sassari (34 000 E.) liegen inmitten reicher Fruchtebenen und Olivenhaine.

Das englische **Malta**, mit dem vorzüglichen Hafen von Lavaletta, ist nicht nur eine starke militärische Position inmitten des Mittelmeeres, sondern hat auch zugleich als Warendepot und Dampferstation die höchste Bedeutung (Schiffahrtsbewegung reichlich 5 Mill. t).

13. Die Staaten der Pyrenäischen Halbinsel.

§ 324. Die Pyrenäenhalbinsel ist die größte unter den drei südlichen Halbinseln Europas (590 000 qkm oder 10 623 Q.M.). Von dem europäischen Kontinente erscheint dieselbe inselartig abgetrennt, da nicht nur das Meer sie auf dem bei weitem größten Teile (⁸⁄₉) ihrer Umfangslinie bespült, sondern da auch das Pyrenäengebirge durch seine Unwegsamkeit und durch seine Armut an bequemen Pässen dazu beiträgt, sie streng von Frankreich abzugrenzen. Während sie in der Polhöhe nicht sehr beträchtlich von Italien und der Balkanhalbinsel abweicht (36—44°), genießt sie vor diesen beiden den wichtigen Vorzug, außer von dem Mittelmeere auch unmittelbar vom Atlantischen Oceane bespült zu werden. Zugleich freilich er-

scheint sie viel kompakter in ihrer horizontalen Gestalt, was sie namentlich in den merkwürdigsten Gegensatz zu dem reichgegliederten Großbritannien bringt, mit dem man sie sonst ihrer inselartigen Abgeschlossenheit wegen gern vergleicht. Viel eher dürfte man sie in dieser Beziehung als ein verkleinertes Abbild von Afrika ansehen, mit dem sie auch in ihrem inneren Baue eine große Ähnlichkeit hat.

Bezüglich des Handels und Verkehrs ist die ungegliederte Gestalt natürlich als eine ungünstige zu betrachten, doch ist an guten Naturhäfen an der Küste weit weniger Mangel, als bei Italien. Die innere Gliederung des Landes ist zwar keine sehr mannigfaltige, sie ist aber eine sehr scharf ausgesprochene, da mächtige Bergwälle, die an zahlreichen Punkten alpine Höhen erreichen, einzelne in ihrer Natur, wie in ihren wirtschaftlichen und ethnologischen Verhältnissen sehr bedeutend von einander unterschiedene Bodenabschnitte gegen einander abgrenzen.

Das reiche Tiefland von Andalusien hat fast gar keine Ähnlichkeit mit dem benachbarten steppenbedeckten Estremadura und Kastilien, und dieses ist wieder streng unterschieden von dem wasserreichen, wilden Gebirgslande von Galizien und Asturien. Hierdurch erklärt es sich auch zum Teil, daß die einzelnen Abschnitte der Halbinsel sich sehr schwer zu einer politischen und wirtschaftlichen Einheit zusammenfügen ließen, sowie vor allen Dingen, daß der größte Teil der atlantischen Seite der Halbinsel — den Einheitsbestrebungen der spanischen Krone zum Trotz — seine Selbständigkeit als Staat und Wirtschaftsgebiet bewahrt hat.

I. Das Königreich Spanien.

§ 325. **Natur des Landes.** Mehr als 5/6 von der Pyrenäischen Halbinsel kommen auf das Königreich Spanien, das an Flächengehalt (c. 500 000 qkm oder 9089 Q.M.) nur wenig, an Volkszahl (1877: 16 1/3 Mill.) und Volksdichtigkeit (1800 pro Q.M.) dagegen freilich sehr bedeutend hinter Deutschland und Frankreich zurücksteht.

Obwohl ein großer Teil der atlantischen Küste der Halbinsel auf Portugal fällt, so zählt Spanien doch noch in sehr hervorragender Weise zu denjenigen Staaten Europas, die auf einer sehr ausgedehnten Strecke (c. 1200 km) von dem offenen Oceane bespült werden. Die Mittelmeerküste ist nur wenig länger (c. 1500 km) als die atlantische, und es ist nur durch die anderen geographischen und durch die ethnologischen Verhältnisse Spaniens zu erklären, wenn jene im Handels- und Verkehrsleben augenblicklich eine größere Rolle spielt als diese. An guten natürlichen Hafenbuchten ist an beiden Küsten kein Mangel. (Über die Landgrenze vergl. §§ 214 und 215).

§ 326. Ein mächtiges, fast ringsum von hohen Gebirgen eingeschlossenes, und durch eine Reihe anderer Gebirgszüge in zwei Abschnitte geteiltes Hochplateau bildet den eigentlichen Kern von Spanien. Das Ebro-Tiefland nebst dem Pyrenäen-Gebirge, ebenso wie die Quadalquivir-Ebene nebst dem bätischen Gebirgssysteme sind als diesem Kerne fremdartige, später an denselben angewachsene Anhängsel zu betrachten.

Das Pyrenäen-Gebirge fällt mit seinen höchsten und wildesten Teilen in das spanische Gebiet (Pic d'Anéthon 3404 m, Mont Perdu 3352 m) und bildet bezüglich des Verkehrs mit Frankreich eine mächtige Schranke (vergl. § 219). Von einer Untersuchung und Ausbeutung etwaiger Mineralschätze auf spanischer Seite ist bisher wenig die Rede gewesen. Auch an der Oberfläche ist das Pyrenäen-Gebirge aber auf seiner spanischen Seite sehr unproduktiv und vielfach wüstenhaft, nur von Korkeichen, und an den unteren Abhängen von Ölbäumen bewachsen.

Das Kantabrisch-Asturische Gebirge, gewissermaßen die Fortsetzung der Pyrenäen, bleibt zwar an Höhe hinter diesem Gebirge zurück, es erreicht aber auch vielfach noch alpine Höhen, (Peñas de Europa 2660 m) und sperrt wie eine ungeheure Barrière die beiden Kastilien von dem nordspanischen Küstenlande ab. Der Eisenbahnbau hatte in der Richtung von Kastilien nach Bilbao, Santander, Gijon und Ferrol bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden. Mehr von atmosphärischer Feuchtigkeit benetzt als die Pyrenäen, ist das Gebirge auch reicher an Weiden und Wald, Vieh, Obst und Früchten. Außerdem birgt dasselbe aber auch Metall- und Kohlenschätze, die nach der Seeseite zu verhältnismäßig guten Abzug haben.

Die Sierra de Guadarrama und die Sierra de Gredos zwischen den beiden Kastilien stehen den kantabrischen Gebirgen an Höhe nicht nach (Punto de Peñalara 2400 m und Plaza de Almansor 2660 m). Sie lassen aber an ihren Seiten und zwischen sich breitere und bequemere Pforten für Kommunikationen, und die Sierra des Gata im Westen, sowie die mächtigen Sierren, welche das Duerobecken von dem Ebrobecken und das Tajobecken von dem Becken der ostspanischen Küstenströme scheiden (die Idubeden) sind durch breite Thalregionen von ihnen getrennt.

Die Sierra Morena, die den Südrand des großen spanischen Plateaus bildet, hat nur eine mäßige Höhe (c. 1000 m), und außerdem ist dieselbe reich in sich gegliedert, so daß es an bequemen Übergängen hier nicht fehlt. Ihr Waldkleid ist in manchen Gegenden noch ziemlich dicht, aber vor allen Dingen enthält sie reiche Lagerstätten von nutzbaren Mineralien. (Blei und Silber bei Linares, Quecksilber bei Almaden, Kupfer bei Rio-Tinto, Kohlen bei Belmez und Espiel ꝛc.).

Die Bätischen Gebirge, die den Südrand der Gesamthalbinsel bilden, sind zwar ebenfalls in eine große Anzahl sogenannter Sierren zergliedert, dieselben etreichen aber vielfach alpine Höhen, und die Sierra Nevada (das Schneegebirge) überragt in dem Mulahacen (3567 m) sogar noch sehr beträchtlich die höchsten Gipfel der Pyrenäen. Der Straßen- und Eisenbahnbau erforderte deshalb selbst in ihren schmaleren und niedrigeren Teilen im Westen ungeheuere Anstrengungen (Eisenbahn von Cordoba nach Malaga).

Die zwischen den angegebenen Gebirgszügen liegenden Hochebenen sind ebenso wie ein Teil der daran angelehnten Terrassenländer und Tiefebenen durch die eigentümlichen klimatischen Verhältnisse auf weiten Strecken von Steppen (Mancha!) und steppenartigen Weiden eingenommen, wodurch natürlich ihre Produktionskraft sehr erheblich gemindert wird.

§ 327. Rings umflossen vom Meere, und auf einer ausgedehnten Linie in unmittelbarer Berührung mit dem Atlantischen Oceane, entbehrt Spanien

doch seltsamerweise vielfach fast in demselben Grade, wie Südrußland, der Wohlthat des befruchtenden Regens, — ein Umstand, der teilweise wie ein Fluch auf dem Lande lastet.

Salamanka hat nur eine jährliche Niederschlagsmenge von 24 cm, die Mancha-Steppe eine solche von 26 cm und Saragossa eine solche von 30 cm. Besonders während des Sommers zeigt der Himmel über Central- und Ostspanien ein beständiges Blau, und die Zahl der Regentage ist dann eine sehr geringe.

Die Sommer- und Wintertemperaturen, ebenso wie die Tag- und Nachttemperaturen gemahnen durch ihre Kontraste an die nordafrikanische Wüste. Von Madrid z. B. gilt das spanische Sprichwort: „Drei Monate Winter und neun Monate Hölle!"

Nur die Küstenländer machen von der allgemeinen Regel eine Ausnahme.

§ 328. Das eigentümliche Klima im Verein mit dem Baue des Landes hat natürlich auch verhängnisvolle Konsequenzen bezüglich der Flüsse. Überaus wasserreich zur Zeit der Schneeschmelze und zur Zeit mächtiger Gewittergüsse, und dann ihre Uferlandschaften vielfach schauerlich verheerend, sind die spanischen Ströme, zu andrer Zeit wasserarm und wasserleer, fast zu ähnlicher Periodizität geneigt, wie die Wüstenströme Afrikas oder Australiens. Außerdem ist aber auch ihr Gefäll infolge der starken Neigung des Bodens ein so bedeutendes, daß sie auch dadurch zu Schiffahrtsstraßen sehr schlecht taugen. Selbst der wasserreiche, von den Schneefeldern der Sierra Nevada gespeiste Guadalquivir macht nur im untersten Abschnitte seines Laufes eine Ausnahme und wird mit Hilfe der Flut bis Sevilla aufwärts von kleinen Seeschiffen befahren. Der Guadiana ist nur etwa 70 km, der Tajo sowie der Duero auf spanischem Gebiete gar nicht (auf portugiesischem etwa 150 km weit) schiffbar. Im Ebro können kleine Seeschiffe bis Tortosa gelangen; im übrigen hat man seiner üblen Beschaffenheit als Schiffahrtsstrom durch den Kaiserkanal in sehr unvollständiger und mangelhafter Weise abzuhelfen gesucht.

§ 329. Bevölkerungsverhältnisse. Die Inquisition und der Scheiterhaufen haben in Spanien dafür gesorgt, daß sowohl in Bezug auf die Nationalität als auch namentlich in Bezug auf den Glauben die denkbar vollkommenste Einheit vorhanden ist. In der westlichen Pyrenäengegend wohnen noch etwa ½ Mill. Basken, die als der letzte Rest der Ureinwohner Spaniens (als „die echtesten Spanier") mit einem gewissen Stolze auf die übrigen Bewohner des Landes blicken, und die noch stets zu einem gewissen Sonderstreben geneigt sind. Die Mauren, deren Kultur in Spanien einst so hoch blühte, sind bis auf 60 000 Hirten (Moriscos) der Alpujarras, vollständig verschwunden. An ihrer eigenen, von dem Kastilianischen stark abweichenden Dialekte halten außerdem vor allen Dingen die Katalanen (c. 3 Mill.) ziemlich zähe fest. Die Zahl der Nichtkatholiken beträgt nur etwa 120 000. — Hervorstechende Charaktereigentümlichkeiten des echten Spaniers sind: Bedürfnislosigkeit, stolze Ruhe, Verachtung der Arbeit und Neigung zu rascher Selbsthilfe — Eigenschaften, die die Entfaltung eines höheren wirtschaftlichen Lebens wenig begünstigen, um so weniger, als die Volksbildung durch die Priesterherrschaft bis in die neueste Zeit auf einer

sehr niedrigen Stufe geblieben ist. — Bezüglich des wirtschaftlichen Lebens erscheinen die Katalanen in jeder Beziehung als der tüchtigste und rührigste Volksstamm.

§ 330. Die Produktionsverhältnisse. Die Haupterzeugnisse Spaniens sind Rohprodukte, und von verschiedenen derselben liefert das Land mehr, als es bedarf. So ist es vor allen Dingen mit der Getreideproduktion (Weizen 60 Mill. hl, Gerste 27 Mill. hl, Mais und Roggen je 9 Mill. hl). Dieser Produktionszweig scheint sich auch durch die Einführung besserer Methoden der Bebauung allmählich steigern zu wollen. Da der Getreidebau etwa 40 % zur Gesamtproduktion des Landes beiträgt, so ist Spanien in erster Linie als ein Ackerbau-Staat zu bezeichnen. — Die Weinproduktion ist fast ebenso bedeutend, wie in Italien (c. 22 Mill. hl), und auch sie scheint einige Fortschritte zu machen, freilich werden meist nur ordinäre Sorten zur Veredelung des französischen Getränkes nach Frankreich versandt. — An Olivenöl erzeugt Spanien $2^1/_2$ Mill. hl (im Werte von 160 Mill. Mark). Ein wichtiger Produktionszweig ist auch der Anbau des Espartograses. Arg verwüstet ist dagegen der spanische Wald, der nur noch 9 % der Landesfläche bedeckt, und dessen Hauptprodukt in der Rinde der Korkeiche besteht.

Die Viehzucht ist nur hinsichtlich der Schafe (22 Mill.) und Schweine ($4^1/_3$ Mill.) bedeutender als in Italien, so daß also Spanien namentlich ein wichtiger Wollproduzent ist. Die Rindviehzucht ist am beträchtlichsten in den nördlichen Gebirgsprovinzen, und aus Galizien findet ein starker Rinderexport nach England statt. Die andalusische Pferdezucht ist sehr von ihrer einstigen Höhe herabgesunken. Die spanische Seidenraupenzucht kann sich zwar nicht mit der italienischen messen, steht aber doch in hoher Blüte bei Valencia ꝛc. In der Umgegend von Malaga verdient auch noch die Cochenillezucht Erwähnung.

Die Mineralproduktion ist seit uralten Zeiten berühmt und bedeutend, aber dieselbe könnte bei besserer Bewirtschaftung der Bergwerke ohne Zweifel noch weit höhere Erträge geben. Eine Spezialität des spanischen Bergbaues ist die Quecksilbergewinnung (Almaden). Hervorragend ist aber auch die Blei-, Kupfer- und Galmei-Produktion (Linares, Rio-Tinto, Asturien ꝛc.). An Eisen liefert es trotz der reichen Fundstätten noch nicht ganz 2 Mill. Centner und an Steinkohlen nur etwa 15 Mill. Centner. Der Wert aller spanischen Hüttenprodukte ist kaum halb so bedeutend als derjenige der deutschen.

Nur der geringste Teil der spanischen Rohprodukte wird in Spanien selbst zu Industrieartikeln verarbeitet. Unter den innern Wirren, die Spanien beständig heimgesucht haben, und unter dem Drucke der Priesterherrschaft und der Unwissenheit des Volkes ist nichts mehr in seiner Entfaltung gehemmt worden, resp. von seiner einstigen Blüte herabgesunken, als die Industrie, die sonst in Spanien an manchen Orten ganz günstige geographische Bedingungen für ihr Gedeihen finden würde. Den erzeugten Werten nach ist heute in Spanien die Baumwollindustrie die bestentwickelte Branche (Barcelona, Rëus). Ihr zunächst steht die einst sehr berühmte Wollindustrie. Die Verarbeitung der Seide ist sehr unbedeutend und ebenso diejenige des

Flachses und Hanfes. Beträchtlicher ist die Gerberei sowie die Papierfabrikation.

§ 331. Handels- und Verkehrsverhältnisse. So glänzend die Rolle Spaniens während des Zeitalters der Entdeckungen in dem Handels- und Verkehrsleben der Völker war, so traurig war dieselbe in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts. Hinsichtlich der allgemeinen Handelsbewegung (800 Mill. M.) wird das Land heute mächtig überragt von Holland, Belgien und Italien, und es steht nur in gleicher Linie mit der Türkei. Wenn in der neueren Zeit der Eisenbahnbau in sehr energischer Weise betrieben worden ist, so ist das lediglich dem Unternehmungsgeiste fremder Gesellschaften zu danken. Ausgebaut ist das Netz (6200 km), das ähnlich wie das französische und russische in der Landeshauptstadt den einzigen Konzentrationspunkt hat, übrigens noch bei weitem nicht. — Die Thatsache, daß die Esel- und Maulthierzucht heute in Spanien in höherer Blüte steht als die Pferdezucht, läßt auf eine arge Vernachlässigung der Landstraßen (20000 km Chausseen) schließen. Hinsichtlich der Länge der Telegraphenlinien steht Spanien unter den europäischen Staaten in achter, hinsichtlich des Depeschenverkehrs aber erst in zehnter Linie; ähnlich auch hinsichtlich des Postverkehrs. —

Die Hauptverkehrsländer Spaniens sind England, Frankreich, Amerika und Portugal; die Hauptexportartikel Wein, Früchte, Erze und Metalle, Getreide, Espartogras, Kork 2c.; die Hauptimportartikel Baumwolle und Baumwollengewebe, Lein und Leinengewebe, Wolle und Wollengewebe, Zucker, Tabak, Holz, Leder und Häute, Kohlen, Maschinen, Kolonialwaren, Chemikalien 2c. —

Obgleich das spanische Kolonialreich nur noch eine Ruine ist und heute in der Hauptsache nur aus Kuba und den Philippinen besteht, so ist es doch auch selbst während des ärgsten Verfalls eine Hauptstütze des spanischen Handels geblieben. Dasselbe enthält 440000 qkm und 7¾ Mill. E.

§ 332. Handelsplätze:

1) In Neukastilien: Madrid, (367000 E.), in öder, unfruchtbarer Gegend Neu-Kastiliens, an dem während des Sommers fast wasserlosen Manzanares, zugleich aber in der Mitte des spanischen Königreichs gelegen, ist zu einer höheren politischen und geistigen Bedeutung erst gediehen, seit Philipp II. es zur Haupt- und Residenzstadt erwählte. Namentlich in den letzten Jahrzehnten, wo es nach und nach der Centralpunkt des spanischen Eisenbahnnetzes geworden ist, ist es stark gewachsen, und neben einem höheren Glanze als Hauptstadt hat es zugleich auch eine beträchtlichere Handelsthätigkeit entfaltet. Seine Industrie richtet sich allerdings vorwiegend nur auf Bedürfnisse des Luxus (Bijouteriewaaren, Teppiche, Wagen, Porzellan, Cigarren und Chocolade). Als Handelsplatz spielt Madrid vor allen Dingen im Geldverkehre eine Hauptrolle. Als erste Universitätsstadt des Landes ist es aber auch zugleich der Hauptsitz des spanischen Buchhandels. — Toledo (18000 E.), am Tajo, die alte Hauptstadt von Kastilien, hat von ihrer alten hochberühmten Waffenindustrie nur einige dürftige Überreste erhalten und treibt außerdem etwas Seiden- und Wollenweberei. — Der Eisenbahnkreuzungspunkt Manzanares sowie Valdepeñas und Almagro sind kleine Produktenmärkte, letzteres auch durch Spitzenfabrikation nen-

nenswert. — Almaden besitzt die berühmtesten Quecksilber- und Zinnobergruben Europas. — Badajoz (23 000 E.), an dem Guadiana und an der Eisenbahn nach Lissabon, ist wichtig als bedeutendster Produktenmarkt Estremaduras, besonders in Getreide und Wolle, sowie als Grenzhandelsplatz.

2) In Altkastilien mit Leon: Die Universitätsstadt Salamanka (18 000 E.), am Tormes, ebenso die alte Königsresidenz Leon, am Fuße des kantabrischen Gebirges, sind heute nur als kleine Produktenmärkte bemerkenswert, letzteres neben Flachshandel auch einige Flachsindustrie treibend. Valladolid (45 000 E.), an der Pisuerga und im Mittelpunkte der altkastilischen Hochebene, hat am besten einen Teil seiner alten Blüte bewahrt und ist heute durch seine guten Eisenbahnverbindungen im entschiedenen Aufschwunge begriffen; besonders gilt dies auch von seiner Wollindustrie. Die Festung Burgos (24 000 E.), am Hauptübergange aus Altkastilien ins Ebrothal, ist ebenfalls durch Wollhandel und Wollindustrie beträchtlich; ähnlich auch Soria, am oberen Duero. Santander (c. 40 000 E.), an einer großen und tiefen Bucht der Nordküste, ist der Haupthafen Kastiliens, der bedeutende Mengen von Eisen- und Zinkerzen, Weizen, Mehl und Wolle exportiert, und der eine Schiffahrtsbewegung von 600 000 t und einen Handelsumsatz von 50 Mill. M. aufweist.

§ 333. 3) In Galizien und Asturien: San Jago di Compostella (30 000 E.) ist nicht nur als Universität und Wallfahrtsort, sondern auch als Hauptproduktenmarkt erwähnenswert. Vigo, ebenso wie Pontevedra besitzen vorzügliche Häfen ohne eine genügende Verbindung mit dem Hinterlande. — Coruña (30 000 E.) ist bedeutend durch Viehexport sowie durch Fischerei und Tabakmanufaktur. Ferrol (17 000 E.) ist der große spanische Kriegshafen mit bedeutenden Marineetablissements, Schiffswerften &c. Gijon treibt Handel mit Steinkohlen, Früchten und Tabak und besitzt auch eine große Tabakmanufaktur. — Oviedo (32 000 E.) ist der wichtigste asturische Produktenmarkt im Innern.

4) In den baskischen Provinzen Viscaya, Alava, Guipuzcoa: Bilbao (26 000 E.) ist durch seinen Vorhafen Portugalete nächst Santander der wichtigste Hafen an der spanischen Nordküste, ganz besonders durch seinen starken Export von Getreide, Eisenerz, Wein, Früchten &c. — San Sebastian liegt an einer versandeten Bucht. — Vittoria (20 000 E.) ist durch Produktenhandel und mannigfaltige Industrie eine der rührigsten spanischen Städte.

5) In Navarra und Aragonien: Die Festung Pamplona (26 000 E.) zeichnet sich durch Grenz- und Schmuggelhandel aus. — Zaragoza (85 000 E.), an der Vereinigung des Gallego mit dem Ebro und an dem Kaiserkanale, in einer der wenigen gut bewässerten und fruchtbaren Landschaften Aragoniens gelegen, ist heute durch seine Eisenbahnkreuzung und durch Baumwollenindustrie von Wichtigkeit.

§ 334. 6) In Katalonien: Barcelona (c. 250 000 E.) liegt an einer großen, durch Molen künstlich geschützten und durch Baggerarbeiten für Riesenschiffe vertieften Bucht (8—14 m), am Rande der reich bebauten Ebene des Llobregat, am Vereinigungspunkte mehrerer spanischer Haupteisenbahnen und verhältnismäßig nahe den französischen und italienischen Häfen

ersten Ranges, dafür freilich fern vom offenen Atlantischen Oceane. Sein Ursprung reicht in die Zeit der Karthager zurück; sein Rang als erster spanischer Hafen, der alle andern an Lebhaftigkeit des Verkehrs (Schiffahrtsbewegung 2¼ Mill. t, Handelsumsatz c. 200 Mill. Mark), ebenso wie durch Reichtum weit überragt, datiert aus neuerer Zeit. Baumwolle, Kohlen, englische, französische und deutsche Industrieartikel spielen im Import, Getreide, Wein, Wolle, Kork &c. im Export die Hauptrolle. Mit seinem Charakter als spanischer Haupthafen vereinigt es auch denjenigen als spanische Hauptindustriestadt, die besonders die Baumwollindustrie (in ordinären Stoffen) zu einer hohen Entfaltung gebracht hat, die aber auch bedeutende Mengen von Seiden- und Wollwaren, Maschinen &c. erzeugt. Außer den großartigen Hafenbauten sind namentlich die prächtigen Straßenanlagen der Rambla und der Ringstraße, sowie die zahllosen Villen der Umgebung deutliche Zeugen der bei spanischen Städten so seltenen Blüte. — Die zahlreichen kleinen Städte der Umgebung Sabadell, Badalona, Matora &c. nehmen an seiner industriellen Thätigkeit lebhaften Anteil. — Der Eisenbahnkreuzungspunkt Lerida sowie Gerona sind als Festungen wichtig; letzteres auch durch Baumwolleninduſtrie. — Rëus (25 000 E.) ist nächst Barcelona die wichtigste Industriestadt Spaniens und erzeugt besonders Baumwollen-, Halbwollen- und Wollgewebe. — Tarragona ist durch Wein-, Öl- und Johannisbrotkulturen und durch den entsprechenden Handel von Bedeutung. — Tortosa (24 000 E.), am Ebro, wahrscheinlich das alte Tartessus der Phönizier, kultiviert ebenfalls besonders Früchte und Wein.

7) In den Provinzen Valencia und Murcia: Valencia (144 000 E.), an der Guadalaviarmündung, neben der ein großer und schöner Kunsthafen angelegt worden ist, und inmitten seiner paradiesischen Huerta, steht unter den spanischen Mittelmeerhäfen in dritter Linie, und weist eine Schiffahrtsbewegung von c. 500 000 t auf. Bedeutend ist es im übrigen auch durch Seiden- und Wollindustrie sowie durch Buchhandel. Die alte „Lonja da Seda“ (Seidenbörse) aus dem 15. Jahrhundert ist charakteristischerweise das bedeutendste Gebäude der Stadt. Die eigentliche Hafenstadt von Valencia ist Grao. — Benicarla sowie Castellon de la Plana sind durch Weinbau berühmt. — Alcoy (22 000 E.) fabriziert Wollwaren, Papier &c. — Alicante (31 000 E.) ist Terminus einer Eisenbahn von Madrid und wichtig durch Landesproduktenexport. — Murcia (92 000 E.), an der Segura, ist durch Seidenkultur und Espartoindustrie ausgezeichnet, ähnlich auch Lorca (53 000 E.), das aber vor allen Dingen durch Bleibergbau, Bleischmelzen und Ölpressen ausgezeichnet ist. — Carthagena (76 000 E.) besitzt einen der schönsten Häfen der Erde, der gegenwärtig wieder bedeutend aufzublühen scheint und große Mengen von Blei-, Eisen- und Galmeierzen, sowie Espartogras, Südfrüchte &c. exportiert. — Torrevieja besitzt große Seesalinen.

§ 335. 8) In den Provinzen Granada und Andalusien: Malaga (116 000 E.), an einer prächtigen Hafenbucht, am Rande einer reichen Huerta und unfern der Straße von Gibraltar gelegen, ist gleich den meisten spanischen Häfen bereits seit der phönizischen Zeit bedeutend und weist heute unter denselben nächst Barcelona die stärkste Handels- und Schiffahrtsbewegung

auf. Früchte, Wein, Rosinen, Öl 2c. sind die Hauptexportartikel; seine Industrie ist beträchtlich bezüglich der Rohrzucker-, Eisenwaren-, Maschinen- und Lederfabrikation. — Almeria (40 000 E.) ist durch Bleiexport sowie durch Handel mit dem benachbarten Algier von Bedeutung. — Granada (76 000 E.), am Genil und in der nach ihm benannten Vega, die man hinsichtlich ihrer Fruchtbarkeit als das eigentliche Paradies Spaniens bezeichnen kann, ist nur noch der Schatten dessen, was es als Residenz der maurischen Sultane war. Während vor allen Dingen die berühmte Alhambra den alten Glanz und Reichtum deutlich verrät, ist die Stadt heute trotz der starken Wasserkräfte, über die sie verfügt, in Bezug auf Industrie unbedeutend (etwas Seiden- und Papierindustrie). Nur der gewöhnliche Produktenhandel ist von höherem Belang. — Antequera ist wichtige Industriestadt in Wolle, Seide, Papier 2c. — Die alte maurische Residenz Jaen (24 000 E.) ist heute nur durch Produktenhandel, Linares (37 000 E.) durch reiche Blei- und Silbergruben von Bedeutung. — Andujar ist durch die spanische Spezialität der Alcarrazas-Fabrikation (poröse Tongefäße zur Frischerhaltung des Wassers) ausgezeichnet. — Cordoba (50 000 E.), einst Kalifensitz und Centralpunkt maurischer Wissenschaft und Industrie, hat aus seiner Glanzzeit nur einige Bijouteriewarenindustrie gerettet. Seine hochgerühmte Lederfabrikation der frühern Zeiten liegt heute ganz darnieder. — Ecija (25 000 E.), am Genil, fabriziert Schuhwaren, Carmona Olivenöl. — Sevilla (134 000 E.), am Guadalquivir, der von hier an für kleinere Seeschiffe schiffbar ist, hat durch seine Lage unter den ehemaligen Kalifensitzen die alte Blüte am besten zu bewahren vermocht und ist heute nicht nur durch seine königliche Tabakmanufaktur, die mehrere Tausend Arbeiterinnen beschäftigt, und die täglich eine halbe Million Cigarren liefert, sondern auch durch Industrie in Steingut, Geweben 2c. von Wichtigkeit. — San Lucar de Barrameda ist berühmt durch seinen Weinbau; ebenso auch Rota, vor allen Dingen aber Xerez da la Frontera (65 000 E.), das einen starken Handel mit seinem Produkt (Sherry) treibt. — Sta. Maria ist sein Hafen. — Puerto Real, in der Nachbarschaft der bedeutendsten Seesalinen Spaniens, ist wichtig als Salzverschiffungsplatz. — An derselben weiten nach ihm benannten Bucht, in der alle Flotten der Erde Raum finden würden, und zugleich an dem offenen Atlantischen Oceane liegt Cadiz (65 000 E.), das alte Gades der Phönizier, das ähnlich wie Sevilla seine Blüte durch allen Wechsel der Zeiten verhältnismäßig gut bewahrt hat. Einst Hauptplatz für den Verkehr mit den Kolonien, wurde es zwar durch deren Losreißung vom Mutterlande hart betroffen; die reiche Produktion seines Hinterlandes hat es aber auch diesen Schlag überstehen lassen, und heute steht es bezüglich seiner Schiffahrts- und Handelsbewegung etwa neben Valencia und Santander. Wein, Salz und Fische sind seine Hauptexportartikel. — Huelva, an der nach ihm benannten Mündungsbucht des Rio-Tinto, ist der stark aufstrebende Konkurrent von Cadiz, der besonders durch die reiche Bergwerksproduktion des Tintogebietes, mit welchem es durch Eisenbahnen verbunden ist, einen wichtigen Vorteil genießt. — Belmez und Espiel, in der Sierra Morena, sind wichtig durch Steinkohlenförderung.

9) Die Inselgruppen der Balearen und Pityusen haben gegen 5000 qkm und 300 000 E. Ziemlich bergig (der Puig mayor auf der Hauptinsel Mallorca mißt 1500 m), sind sie von ihren katalanischen Bewohnern vorzüglich angebaut und erzeugen große Mengen von Öl, Wein, Früchten ꝛc. — Auf Mallorca liegt die Hauptstadt Palma (58 000 E.), ein stark frequentierter Hafen. — Mahon auf Menorca ist minder bedeutend.

II. Das Königreich Portugal.

§ 336. Portugal steht an Ausdehnung des Staatsgebietes (89 600 qkm oder 1628 Q.M.) dem Königreiche Rumänien am nächsten, an Volkszahl (4 1/3 Mill.) bleibt es aber hinter diesem Königreiche ebenso wie hinter Belgien und Schweden noch wesentlich zurück. Seine Volksdichtigkeit ist zwar größer als die spanische, aber immerhin ist sie nur eine sehr mäßige, und sie entspricht nur etwa derjenigen Schottlands. Unter dem portugiesischen Regimente steht übrigens noch ein ausgedehntes Kolonialreich, das — obwohl nur die Ruine eines viel größeren Reiches — etwa 1 4/5 Mill. qkm mißt und nahe an 11 Mill. Einwohner zählt.

Vom 37. bis 42.° n. Br. reichend, nimmt Portugal das Terassenland der Iberischen Halbinsel ein, das sich von der spanischen Hochebene allmählich westwärts gegen den Atlantischen Ocean hin abdacht. Obwohl es sich mit dem spanischen Königreiche auf einer sehr ausgedehnten Grenzlinie (c. 1200 km) berührt, und obwohl drei große Ströme aus Spanien nach Portugal herübertreten, so sind die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern durch die Natur doch wenig begünstigt. Die Flüsse werden erst in Portugal schiffbar, und teilweise hemmen an der Grenze beträchtliche Gebirgsrücken den Weg. Außerdem aber haben die bei der Begrenzung in Frage kommenden spanischen Provinzen (Altkastilien und Estremadura) teils wenig Produkte in die Ferne zu versenden, teils finden sie für dieselben viel direktere und bessere Abzugsstraßen (durch Galizien und Andalusien). Das eigentliche Lebenselement des portugiesischen Handels und Verkehrs, soweit sich derselbe aufs Ausland richtet, ist also der Atlantische Ocean, der Portugal auf einer Linie von c. 1000 km berührt, und der eine Reihe von guten Hafenbuchten bildet, die nur zumeist die Schattenseite einer schwierigen Einfahrt haben (für größere Schiffe). Die Fortsetzungen des galizischen Berglandes steigen auch in Portugal noch bis zu Höhen von 1400 m auf. Das Gebirgsland von Algarve, das den Südrand Portugals bildet, und das als eine Fortsetzung des Systems der Sierra Morena angesehen werden kann, hat eine viel geringere Höhe (c. 900 m). Die Sierra Estrella, das bedeutendste unter den portugiesischen Gebirgen (bis 2000 m hoch) teilt das Land in eine größere südliche und eine kleinere nördliche Hälfte und ist eine Fortsetzung der kastilischen Scheidegebirge. Die Mineralschätze, welche die verschiedenen Gebirge Portugals darbieten, sind weder genügend untersucht, noch genügend benutzt. Die Thalgegenden zwischen den Gebirgen sind aber infolge der reicheren Niederschläge (Lissabon c. 100 cm) im allgemeinen sehr fruchtbar, und nur auf der Ostseite der Gebirge fehlt es auch selbst in Portugal

nicht an trockenen Steppengegenden. Getreidebau, Forstkultur und Viehzucht stehen nirgends in dem Lande in hoher Blüte, dagegen liefert Portugal ein ansehnliches Quantum an Wein, Öl und Südfrüchten zum Export. Auch die Industrie in Wolle, Seide und Baumwolle ist nicht unbeträchtlich. Von dem Außenhandel Portugals (250 Mill. M.) bewegt sich etwa die Hälfte nach England, etwa 1/5 nach Amerika, etwa 1/7 nach Frankreich und nur etwa 1/14 nach Spanien. Das Eisenbahnnetz ist zunächst noch ein sehr unvollkommenes (c. 1100 km).

§ 337. Lissabon (204 000 E.) liegt an dem Ausgange der weiten Bucht, die der Tajostrom vor seiner Mündung in den Ocean bildet, und die fähig ist, allen Flotten der Erde mit einem Male Schutz zu gewähren. Seit den phönizischen Zeiten ein lebhafter Handelshafen, nahm die Stadt besonders mit dem Beginne der großen transoceanischen Entdeckungen einen glänzenden und raschen Aufschwung, und es gab eine Zeit, in der Lissabon als Welthandelsplatz eine ganz ähnliche Rolle spielte wie heute London. Die Zeit der spanischen Herrschaft, die holländische Konkurrenz, namentlich aber das furchtbare Erdbeben vom Jahre 1755 machten seine Blüte sinken. Jetzt hat es sich allmählich wieder erholt, und — trotz der Loslösung der größeren Teile des portugiesischen Kolonialreiches vom Mutterlande — zählt es heute zu den frequentesten Häfen Europas, da seine Schiffahrtsbewegung etwa 1 1/3 Mill. t beträgt. Besonders ist Lissabon eine wichtige Dampferstation der nach Südamerika, Afrika oder Indien gerichteten Linien. Ohne Zweifel würde der Handel noch bedeutender sein können, wenn die Hilfsquellen Portugals nicht teilweise so vollkommen brach lägen, und wenn die Stadt ihren Handel durch eine gutentwickelte Industrie stützen könnte. Zunächst richtet sich die Industrie nur auf die gewöhnlichen Konsum- und Luxusartikel sowie auf Seidengewebe. — Setubal, ebenfalls an einer großen Meeresbucht gelegen, exportiert Wein, Früchte, Kork und Salz; ähnlich auch Lagos. — Elvas ist der wichtigste Grenzhandelsplatz des Binnenlandes, ähnlich Bragança, das auch etwas Seidenindustrie treibt. — Porto (108 000 E.), an der Mündung des Douero und inmitten herrlicher Weinberge, übertrifft die Hauptstadt durch Rührigkeit und Unternehmungsgeist. Vor allen Dingen ist aber seine Industrie (besonders in Seide, Baumwolle, Metallen, Leder, Papier 2c.) viel höher entwickelt als diejenige Lissabons.

Die Azorischen Inseln (2400 qkm und 262 000 E.) werden von den Portugiesen zu Europa gerechnet. Auf ihrem vulkanischen Boden und in ihrem herrlichen Klima gedeihen namentlich vorzügliche Orangen und Ananas. —

Die englische Festung Gibraltar, auf einem Felsen unfern der Südspitze Spaniens und an dem Eingange in das Mittelmeer, ist auch als Hafen- und Handelsstadt von höchster Bedeutung (Schiffahrtsbewegung reichl. 4 Mill. t).

II. Asien.

A. Allgemeines.

1. Die Natur des Erdteils.

§ 338. Der asiatische Riesenerdteil, der an Fläche (44³/₅ Mill. qkm oder 810 000 Q.M.), wie an Volkszahl (c. 840 Mill.) größer ist, als die beiden andern altweltlichen Erdteile zusammengenommen, und der auch an Volksdichtigkeit (1000 pro Q.M.) nur hinter Europa zurücksteht, ist nur im Nordwesten nicht in bestimmter Weise abgegrenzt (vergl. § 101), auf allen andern Seiten ist er dagegen vom Oceane umgeben. Das verkehrslose Nördliche Eismeer bespült ihn im Norden, die weite, erst in der neuern Zeit mehr und mehr belebte Wasserfläche des Großen Oceans im Osten, der verkehrsreichere Indische Ocean im Süden und Südosten. Am geringsten ist seine Berührung mit dem Atlantischen Oceane, der nur mit einer seiner Verzweigungen (Mittelmeer und Pontus) bis an sein Gestade herantritt. So wie Asien mit Europa (auf einer Strecke von 6000 km), und mit Afrika (durch die Landenge von Suez) zusammenhängt, so berührt es sich auch mit Amerika und Australien ziemlich eng. Aber die produktiven Gegenden aller der genannten Erdräume sind zumeist durch weite Meere oder durch sterile, dünnbewohnte Landflächen von ihm getrennt (namentlich Westeuropa, Ostamerika und Südostaustralien).

§ 339. Die horizontale Gliederung des Erdteils durch in sein Inneres eingreifende Binnenmeere und Golfe ist bei weitem keine so reiche, als bei Europa und Nordamerika, und die Rumpfmasse (33 Mill. qkm) verhält sich bei Asien zu den Gliedern (reichlich 11 Mill. qkm) ungefähr wie 3 : 1. Dabei ist auch noch zu beachten, daß mehrere von den Landgliedern so kolossal und so ungegliedert in sich sind, daß die Gliederung des Weltteils im allgemeinen bei weitem nicht so günstig auf den Handel und Verkehr einwirken kann, als bei Europa. Bezüglich des Handels und Verkehrslebens erscheint Asien bereits durch seine horizontale Gestalt weit schwerfälliger und ungeholfener gebildet als Europa.

§ 340. Eine große Schwerfälligkeit und Massigkeit der Bildung zeichnet Asien auch hinsichtlich seiner vertikalen Gestalt aus. Auf ungeheuren Flächen sind es dieselben Gesteine, die den asiatischen Boden zusammensetzen, und die hier die endlos ausgedehnten Lößlandschaften China's, dort die öde Steinwüste Gobi, dort die Tundren Sibiriens, dort die Plateaulandschaften Tibet's und dort die kolossalen Granitmassen des Himalaya bilden.

Alle geologischen und orographischen Bildungen gehen in Asien ins Große, Weite und Ungeheuerliche. An jener Mannigfaltigkeit natürlicher

Wirtschaftsgebiete, wie sie für Europa so charakteristisch ist, fehlt es aber aus diesem Grunde in Asien vollkommen. Was für riesenhafte einheitliche Wirtschaftsgebiete sind z. B. China, Indien, Sibirien, Türkisch-Asien und Persien, selbst gegenüber den sogenannten europäischen Großmachtstaaten.!

§ 341. Zwei Drittel von der asiatischen Fläche fallen ins Gebiet des Hochlandes, und nur ein Drittel in das des Tieflandes, sodaß das Verhältnis also gerade umgekehrt ist, wie in Europa — für den Handel und Verkehr wieder eine sehr üble Eigenschaft. Das Tiefland herrscht in der kleineren durch klimatische Ungunst unwirtlichen nördlichen Hälfte vor, das Hochland dagegen in der südlichen Hälfte, so daß auch diese für die Produktion und für den Handel zu einem guten Teile sehr schwierig und ungünstig gestaltet wird.

Das Himalaya-Gebirge, das in seinen Gipfeln bis zu anderweit unerhörten gigantischen Höhen emporsteigt und das alle Erscheinungen eines Alpengebirges — Schneefelder, Gletscher, Lawinen, Bergstürze, Schutthalten ꝛc. — in der kolossalsten Entwicklung zeigt, bildet den Südrand des großen ostasiatischen Hochlandes. Seine Hauptgipfel sind der Gaurisankar (8840 m), der Kantschindschinga (8582 m) und der Dawalagiri (8176 m) und seine Pässe liegen, obwohl die Schartung des Gebirges eine verhältnismäßig starke ist, im Durchschnitt noch etwa 5400 m über dem Meeresspiegel. Die unsäglichen Verkehrsschwierigkeiten, welche das unwirtliche Hochgebirge bereitet, werden noch sehr beträchtlich erhöht dadurch, daß jenseits des Industhales der Karakorum (im Dapsang 8600 m) eine dem Himalaya ebenbürtige Parallelkette bildet, sowie daß jenseits des Indusdurchbruches der Hindukusch, der ebenfalls bis zu Höhen von 6000 m aufsteigt, nur als eine westliche Fortsetzung dieser Gebirge angesehen werden kann. Es ist durch die genannten Ketten gewissermaßen eine Mauer geschaffen, die Nord- und Südasien in der denkbar strengsten Weise von einander scheidet, um sie auf diese Weise auch wirtschaftlich zu ganz verschiedenen Welten zu gestalten. Der Kuenluen trennt als ein schwachgescharteter Hochgebirgszug, der durch seine mittlere Kammhöhe (6000 m) das Himalayagebirge noch sehr gewaltig übertrifft, das öde und rauhe Hochplateau von Tibet (4000 m) von dem tiefgelegenen Tarimbecken (1000 m), aus dem dann im Norden wieder die Riesenkette des Thianschan (Gipfel bis 7000 m, Pässe gegen 4000 m) steil aufsteigt. Die genannten Gebirgszüge wachsen im Westen in dem sogen. Pamirplateau (5000 m) gewissermaßen in eine Einheit zusammen, während sie im Osten allmählich weiter und weiter auseinanderstrahlen und in die niedrigeren und dichtbewaldeten Gebirgsländer Hinterindiens und Chinas übergehen.

Die chinesisch-sibirischen Grenzgebirge, die durch ihre Erzlagerstätten berühmt sind — der Altai (in der Bjelucha 3352 m), das Sajanische Gebirge (im Munku Sardik 3490 m), das Baikal-, Jablonoi- und Stanowoigebirge — und ebenso das Chingangebirge, das die Mandschurei von der Mongolei scheidet, haben im allgemeinen nur eine mäßige alpine Höhe. Dieselben würden also als Verkehrsschranken weit weniger von Belang sein, wenn sich nicht unmittelbar Wüsten, Steppen und Urwaldeinöden an sie anschlössen, so daß dadurch auch Russisch-Asien von China in wirtschaftlicher Beziehung sehr streng getrennt wird.

Sowie die vorderindische und arabische Halbinsel vollkommen von Plateaulandschaften eingenommen sind, so ist es auch der Fall mit den sogen. vorderasiatischen Ländern, die sich im Westen an den Hindukusch anlehnen. Hier finden sich die Hochplateaus von Iran, Armenien, Syrien und Kleinasien, teils von mächtigen alpinen Gebirgen umrandet (die Suleimankette an der Grenze Vorderindiens 3500 m; das Elbrusgebirge, im Demavend 5670 m; der Kaukasus, im Elbrus 5660 m); teils von solchen durchzogen (der Ararat 5150 m, der Taurus in Kleinasien 3500 m, der Libanon in Syrien 3066 m, das Kohrudgebirge in Persien 4600 m 2c.).

§ 342. Das ausgedehnteste Tiefland Asiens ist das sibirisch-turkistanische, das namentlich in der Nachbarschaft der großen Ströme auf weiten Strecken dieselbe fruchtbare „Schwarze Erde" zeigt, wie das europäische Rußland. — Das chinesische Tiefland ist durch die Alluvionen seiner Flüsse und durch die eigentümlichen Lößlandschaften ebenfalls vorzügliches Ackerland; und ähnliches gilt von den hinterindischen Tiefländern, von der Gangesebene und von Mesopotamien.

§ 343. Gemäß seiner Erstreckung vom Äquator bis weit über den Polarkreis hinaus, weist Asien alle denkbaren Formen des Klimas auf: echtes feuchtwarmes Tropenklima in seinem Südosten, besonders auf den indischen Inseln; subtropisches Klima in Südchina, Nordindien, Iran, Arabien und Vorderasien; trockenes Wüsten- und Steppenklima in ausgedehnten Strichen derselben Länder sowie in Turkestan, der Mongolei 2c.; gemäßigtes Klima, das dem nordeuropäischen ähnelt, in Nordchina, Korea, Nord-Japan und Südsibirien; arktisches Klima mit Eisboden endlich in Nordsibirien.

Aus der großen Kompaktheit der Gestalt des asiatischen Erdteils ist es von selbst verständlich, daß das Klima in den meisten Gegenden ein außerordentlich kontinentales sein muß. Die Temperaturschwankungen sind also — abgesehen von den Inseln und Küsten — sehr starke, und die Niederschlagsmengen sind nur in den Randgegenden reichliche. Auch selbst in den Hochgebirgen des Innern (im Kuenluen, im östlichen Altai 2c.) herrscht Wassermangel. Wenn auch Asien im allgemeinen einen reicheren Betrag von Niederschlägen empfängt als Europa, so ist derselbe doch weit ungleichmäßiger über die verschiedenen asiatischen Länder verteilt. Der ganze Südosten fällt in das Reich der Monsune, wo während der Herrschaft des feuchten Seewindes die gewaltigsten Regengüsse, die man auf Erden überhaupt erleben kann, niederstürzen.

§ 344. Die Ströme, welche den asiatischen Hochgebirgen entquellen, entwickeln sich auf der Riesenfläche des Erdteils zu gewaltiger Größe, so daß sie sich bezüglich der Ausdehnung ihres Gebietes und bezüglich der Länge ihres Laufes mit den amerikanischen Strömen ersten Ranges messen können. Da dieselben in der Mehrzahl auf einer langen Strecke ziemlich ruhig im Tieflande dahinfließen, so sind sie als Verkehrsstraßen ganz gut brauchbar. Die nordasiatischen Ströme leiden nur an einer langen winterlichen Eisbedeckung.

Fast 1/3 der asiatischen Fläche sendet ihr Wasser in das Nördliche Eismeer

(Ob, Jenisei und Lena), reichlich $1/5$ in den Großen Ocean (Amur, Hoangho, Jantsekiang, Si-kiang, Menam), etwa $1/8$ in den Indischen Ocean (Irawadi, Bramaputra, Ganges, Indus, Euphrat und Tigris) und etwa $1/5$ in abflußlose Binnenseen (Tarim, Ili, Hilmend, Amu und Syr).

Namentlich der letztere Umstand ist bezüglich der Produktion, wie bezüglich des Verkehrs als ein sehr ungünstiger anzusehen. Übrigens ist Asien vermittelst der Ströme eigentümlicherweise am besten nahbar vom Norden und vom Osten.

2. Die Bevölkerung Asiens.

§ 345. Den größte Teil Asiens — nämlich fast den ganzen Osten und Norden — haben die mongolischen Völker inne. Namentlich gehören dieser Rasse auch die Chinesen und Japanesen an; ebenso aber die Koreaner, Anamiten, Siamesen, Birmanen, Tibetaner, Tataren, Jakuten, Tungusen, Ostjaken, Kirghisen, Kalmücken, Türken &c.

Von den mitteländischen Völkern schon äußerlich durch das platte Gesicht und die vorstehenden Jochbogen sowie durch das schrägliegende Auge und durch das straffe, schwarze Haar verschieden, weichen diese Völker namentlich auch in ihren seelischen Eigenschaften sehr stark von jenen ab. Vor allen Dingen ist dem Mongolen eine gewisse nüchterne Weltanschauung eigentümlich, die jedes freiere Spiel der Phantasie ausschließt, durch die aber z. B. der Chinese ein sehr tüchtiger, schlauer und zuverlässiger Kaufmann ist. Die individuelle, freie Schaffenslust, die den Mittelländer so sehr charakterisiert, fehlt dem Mongolen. Er ist emsig und ausdauernd als Arbeiter, aber er arbeitet im allgemeinen nur nach Routine und unter der Führung Anderer. Nur in der Herde — kann man sagen — entfaltet er eine so bedeutende Energie, um im Kriege (Dschingischan!) wie im Frieden Großes zu leisten (Chinesisch-japanesische Kultur!). Durch diesen eigentümlichen Herdensinn haben sowohl die patriarchalischen Staatsverfassungen der Mongolen, als auch namentlich ihre Kulturen etwas Starres, Unbewegliches und Unveränderliches, was die betreffenden Völker wieder zu den Europäern in den schroffsten Kontrast stellt. Lediglich das Insulanervolk der Japanesen hat der europäischen Kultur gegenüber eine große Empfänglichkeit und Elasticität gezeigt, obgleich sich auch bei der Europäisierung Japans der mongolische Herdensinn keineswegs vollkommen verleugnet hat. —

Die Malayen Südostasiens — die Tagalen der Philippinen, die Malayen Malakas, die Battaken Sumatras, die Javanen, die Dayaken auf Borneo, die Mankasaren auf Celebes, die Alfuren der Molukken &c. sind den Mongolen im körperlichen Typus (namentlich in den vorstehenden Backenknochen und in dem straffen Haar) verwandt. Im übrigen ist aber der Malaye auch selbst auf der tiefen Kulturstufe, auf der er noch zumeist steht (zahlreiche Stämme sind noch Kannibalen!), zu individuellem Thun weit mehr geneigt als der Mongole, was sich vielleicht ebenso wie seine anerkannte Seetüchtigkeit zum Teil aus der starken Einwirkung des Oceans erklärt.

Die indischen Drawidas (Todas, Gonds, Mundas &c.), eine dunkelfarbige, kraushaarige Rasse, haben in den meisten Gegenden durch Anlehnung an die

eingedrungenen Mittelländer, von denen sie unterworfen wurden, zu Kulturvölkern höheren Ranges emporgearbeitet, und nur in unzugänglicheren Gebirgsgegenden sind sie noch als Wilde zu bezeichnen (so z. B. die Veddahs auf Ceylon).

Als Kulturvölker höchsten Ranges müssen auch in Asien die Mittelländer gelten. Ihnen sind vor allen Dingen die Hindu, die Afghanen, die Belutschen, die Perser, die Armenier und die semitischen Araber zuzuzählen. Besonders die brahmanische Kultur der Hindu, die sowohl eine hohe Entwickelung der Wissenschaft und Kunst (Philosophie und Architektur!) als auch der Industrie und des Handels aufzuweisen hat, ist der europäischen Kultur in einem noch höheren Grade ebenbürtig als die chinesisch-japanische. Die Russen, die gegenwärtig in den meisten Gegenden Sibiriens die mongolischen Ureinwohner durch Einwanderung in die Minderzahl gebracht haben, und die Griechen, die eins der wichtigsten Kulturelemente Kleinasiens bilden, dürfen hier, wo es sich um die Faktoren handelt, welche bei der Entfaltung der wirtschaftlichen Fähigkeiten Asiens mitwirken, ebenfalls nicht übergangen werden. Übrigens ist aber vor allen Dingen zu bedenken, daß es auch in China, Japan und Ostindien Mittelländer (Engländer, Franzosen, Amerikaner, Holländer) gewesen sind, die den Weltteil durch ihre Energie in die großen Strömungen des modernen Handelslebens hineingezogen haben.

Da der Widerwille der asiatischen Völker gegenüber der europäischen Kultur vielfach auch auf ihren Glaubenssätzen und Lebensregeln beruht, so ist es beachtenswert, daß etwa die Hälfte aller Asiaten (reichlich 400 Mill.) dem Buddhismus, etwa $^1/_4$ (reichlich 200 Mill.) dem Brahmaismus und etwa $^1/_8$ (100 Mill.) dem Muhamedanismus zufallen. In China ist der Korfucianismus und in Japan der Schintoismus die eigentliche Staatsreligion. Die nordasiatischen Völker sind vielfach noch Schamanisten.

3. Die Produktionsverhältnisse Asiens.

§ 346. Der Schwerpunkt der asiatischen Produktion liegt in der Pflanzenwelt des Erdteils. Da von den 24 natürlichen Vegetationsgebieten der Erde (vergl. §§ 60 bis 62) nur 6 auf Asien kommen, so bekundet sich allerdings auch hierin eine gewisse Einförmigkeit. In einzelnen von den asiatischen Vegetationsgebieten — namentlich in dem indischen und in dem chinesisch-japanischen — ist aber die Pflanzenwelt eine so ungeheuer üppige, daß Asien fähig ist, einen bedeutenden Betrag von Nährstoffen (Reis und Weizen), Früchten, Genußmitteln (Thee und Kaffee, Tabak, Opium, Zucker, Gewürze), Rohstoffen (Nutzhölzer, Baumwolle, Jute, Hanf, Indigo, Guttapercha, Gummi 2c.) und Droguen auf den Weltmarkt zu liefern. Wenn Nordasien durch seine Forst- und Getreideproduktion bisher eine sehr geringfügige Rolle spielte, so liegt das vor allen Dingen an den ungünstigen Verkehrsverhältnissen dieser Gegenden (vergl. §§ 349 und 350).

Die Produktion aus dem Tierreiche ist viel unbedeutender, obgleich der größte Teil aller Haustiere höchstwahrscheinlich in Asien seine

Heimat hat. In den buddhistischen und brahmaistischen Ländern ist die Viehzucht nur schwach entwickelt, da die Religion durch ihre Tödtungsverbote das vollkommene Ausnützen des gezüchteten Tieres unmöglich macht, und da außerdem der Fleischbedarf in diesen Ländern ein sehr geringer ist. Durch die billige menschliche Arbeitskraft erscheint sogar das Pferd daselbst bis zu einem gewissen Grade überflüssig. Selbst diejenigen Länder aber, in denen — wie z. B. in Turkistan und Arabien — die Viehzucht das Hauptgewerbe der Bevölkerung bildet, erzeugen nicht sehr viel über den eigenen Konsum. Dasjenige asiatische Tier, welches dem Welthandel die größten Werte liefert, ist die Seidenraupe, die in der ganzen südlichen Hälfte des weiten Erdraumes gezüchtet wird. — Wild ist in Asien fast allenthalben noch sehr reichlich vorhanden (vergl. § 77), aber auch die durch die Jagd erzielten Erträge (an Fellen, Elfenbein ꝛc.) genügen im allgemeinen nur dem lokalen Bedarfe. Nur die sibirische Jagd lieferte bisher große Mengen von Pelzwerk auf den Weltmarkt, um heute der nordamerikanischen Konkurrenz gegenüber freilich auch stark in den Schatten zu treten.

Bezüglich der Mineralproduktion verstand der Asiat im allgemeinen nur die Edelsteine und Edelmetalle in ihrem Werte zu schätzen, und nach diesen hat er den Boden auch, wo er bequemer zugänglich war, bis zu seiner Erschöpfung durchsucht und durchwühlt. Heute fördert deshalb nur noch Sibirien sehr erhebliche Beträge an Gold und Silber. Die Steinkohle wird zwar in Asien (China) wahrscheinlich schon länger als Brennmaterial angewandt als in Europa, nichtsdestoweniger sind die großen Vorräte, die der asiatische Boden davon birgt, an den meisten Punkten fast unberührt geblieben, und der europäischen Lehre gegenüber, daß die Steinkohle der Haupthebel der Industrie und des Nationalreichtums sei, verhält man sich noch heute in den meisten asiatischen Ländern ziemlich gleichgleichgiltig. — Nur hinsichtlich der Zinnproduktion (Banka, Bilitong, Malaka) übertrifft Asien alle übrigen Erdteile.

In der Industrie haben die asiatischen Kulturvölker ohne die Hilfe des Dampfes und der Maschinen Großartiges geleistet, und in vielen Zweigen haben wir dieselben als unsere Lehrmeister anzuerkennen. Noch heute stellen die Erzeugnisse der indischen und chinesisch-japanesischen Weberei, der Elfenbeinschnitzerei und Kunsttischlerei, des Bronzegusses, der Stahlwaren- und Porzellanfabrikation ꝛc. die gleichartigen europäischen Erzeugnisse teilweise weit in den Schatten.

4. Die Handels- und Verkehrsverhältnisse.

§ 347. Der gesamte Außenhandel Asiens (4600 Mill. M.) ist infolge der geschilderten Eigentümlichkeiten des Erdteils und seiner Bewohner sowie infolge seiner Produktionsverhältnisse noch bei weitem nicht so bedeutend als der Außenhandel eines einzigen europäischen Staates, wie es Deutschland oder Frankreich, und kaum bedeutender als derjenige eines einzigen europäischen Hafens, wie es London, Liverpool oder Hamburg sind. Während der asiatische Außenhandel aber wenigstens noch reichlich 1/9 des europäischen ausmacht, so beträgt die Zahl der in Asien beförderten Briefe sogar nur

etwa 1/20 der in Europa beförderten. Es sind das deutliche Zeichen davon, wie unendlich langsamer und träger das Handels- und Verkehrsleben in Asien pulsiert. Von Eisenbahnen ist zunächst erst in ganz beschränkten Gebieten (Indien, Kleinasien, Java und Japan), die Rede, und ähnlich auch von Telegraphenlinien. Im allgemeinen haben — wie vor Jahrtausenden — Boten und primitive Posten den Nachrichten-, Saumtiere, Pferde, Zugstiere und Kameele den Personen- und Warenverkehr zu vermitteln.

Als ein deutliches Zeichen, daß die asiatischen Nationen sich allmählich doch in die neuen Handels- und Verkehrsverhältnisse hineinlenken lassen werden, darf man aber die Thatsache ansehen, daß die Chinesen ebenso wie die Japanesen heute eifrig bemüht sind, neben ihrer alten Dschunken-Marine sich auch eine Marine von Schiffen europäischer Art zu schaffen.

Am meisten hat sich der Verkehr natürlich in denjenigen Gebieten Asiens entfaltet, in denen die Europäer — angelockt von der reichen Produktion derselben — ihren Einfluß am wirksamsten geltend gemacht haben. So ist z. B. die Handelsbewegung des Britischen Indien reichlich dreimal stärker als diejenige des Chinesischen Reiches. Central- und Nordasien sind teilweise durch die Schuld der Menschen, teilweise durch die Ungunst der Natur die verkehrsärmsten Gebiete des Erdteils.

B. Spezielles.

1. Das Russische Reich in Asien.

§ 348. Das asiatische Rußland erstreckt sich über 16¼ Mill. qkm (295 000 Q.M.) enthält aber nur etwa 14 Mill. E. und verrät auf diese Weise gleich von vornherein, daß es bezüglich des Handels und Verkehrs zunächst noch eine vergleichsweise geringfügige Rolle spielt.

I. Kaukasien,

465 000 qkm (8443 Q.M.) und 5¾ Mill. E., wird von einem Teile der Kaspischen Steppe, von dem mächtigen Alpenlande des Kaukasus, von der reichen Thalebene des Kur und von einem Teile des Armenischen Hochlandes eingenommen. Da das Land zum größten Teile erst kurze Zeit unter russischer Botmäßigkeit steht, und da die einzelnen Elemente des bunten Völkergemisches (Lesghier, Osseten, Mingrelier, Tscherkessen, Tataren, Georgier, Armenier ꝛc.) früher einander vielfach befehdeten, so sind die produktiven Kräfte bis jetzt noch zu wenig entfaltet, um im Welthandel eine große Rolle zu spielen. Durch den Bau guter Gebirgsstraßen und Eisenbahnen sind aber bereits tüchtige Schritte vorwärts gethan worden. An nutzbaren Mineralien (Naphta bei Baku, Kohlen am Rion ꝛc.) sowie an Holz, Getreide, Reis, Wein, Früchten, Baumwolle, Seide, Viehzuchtprodukten ꝛc. vermag das Land augenscheinlich große Mengen zu erzeugen.

Stawropol (c. 25 000 E.) und Derbent sind die wichtigsten ciskaukasischen, die Hafenstadt Baku, am Kaspisee, die raschaufblühende Haupt-

stadt Tiflis (104 000 E.), am Kur, die Hafenstädte Poti und Batum, am Schwarzen Meere, und Eriwan in Russisch-Armenien die wichtigsten transkaukasischen Handelsplätze.

II. Sibirien.

§ 349. Sibirien, $12^1/_2$ Mill. qkm (226 000 Q.M.) und $3^1/_2$ Mill. E. enthaltend, ist der abgeschlossenste und für den Handel und Verkehr sowie für die gesamte Produktion ungünstigst gelegene unter allen Erdräumen. Seine Eismeerküste im Norden (vergl. § 41 ff.) ist ja bisher eine fast vollkommen unzugängliche gewesen, und bis zu einem gewissen Grade wenigstens wird sie es höchstwahrscheinlich auch nach Nordenskjölds Fahrt in alle Zukunft bleiben. Von China ist das Land nicht blos durch mächtige Gebirgsketten, sondern auch durch einen breiten Wüstengürtel getrennt, so daß auch nach der Südseite hin der Handel und Verkehr großen natürlichen Schwierigkeiten begegnet. Dazu kommt hier aber auch noch das starre chinesische Abschließungssystem, das eine freie Entfaltung der Kräfte Sibiriens ebenfalls in der lästigsten Weise hemmt. Die pacifische Küste des Landes ist zwar weit zugänglicher als die Eismeerküste, aber ihre Häfen sind ebenfalls einen großen Teil des Jahres hindurch durch Eis verschlossen. Selbst der südlichste derselben, Wladiwostock, wird in der Regel erst Ende April eisfrei. In der engsten natürlichen Verbindung steht Sibirien mit dem europäischen Rußland, von dem es nur durch das niedrige und leicht übersteigbare Uralgebirge getrennt ist, und diese Verbindung könnte durch Straßen-, Eisenbahnen- und Kanalanlagen künstlich leicht noch eine weit engere und für die wirtschaftliche Hebung des Landes vorteilhaftere werden.

§ 350. Die Bodengestalt bereitet der Anlage binnenländischer Verkehrsstraßen keine großen Schwierigkeiten, und mächtige, schiffbare Ströme leisten dem Verkehre wenigstens während des Sommers erhebliche Dienste. Die sibirischen Riesenströme — Ob (mit Irtisch und Tobol), Jenisei (mit der Oberen, Steinigen und Unteren Tunguska) und Lena (mit Wilui und Aldan) — fließen zwar dem verkehrslosen Eismeere zu, aber dadurch, daß sie oder ihre Nebenflüsse auf weiten Strecken ostwestlich oder westöstlich fließen, würden sie sich verhältnismäßig leicht durch Kanäle zu einer großen transversalen Wasserstraße vereinigen lassen, die von Jakutzk und Aldansk im Osten bis Tjumen im Westen einen wichtigen Abzugskanal der sibirischen Produktion in der Richtung auf Europa bilden könnte. An eine große sibirische Transversalbahn scheint in der nächsten Zeit noch nicht sehr zu denken zu sein, und bei der Finanzkraft Rußlands muß es schon als ein großer Fortschritt für Sibirien bezeichnet werden, daß wenigstens ein erstes kleines Stück derselben — die Linie Jekaterinburg — Tjumen, die erste sibirische Eisenbahn! — in Angriff genommen worden ist. — Neben der angegebenen Unzulänglichkeit von außen ist die mangelhafte Entwickelung der binnenländischen Verkehrsstraßen die wirtschaftliche Hauptschwäche Sibiriens. Die natürlichen Produktionskräfte des Landes sind weit reichere als man gewöhnlich glaubt, nur liegen dieselben zum größten Teile noch vollkommen brach. Ungeheure Flächen im Gebiet des Ob und Jenisei bestehen aus demselben „Tschernosem“, das im europäischen Rußland durch seine Getreideproduktion

so hochberühmt ist, und das Klima, das durch seine Winter berüchtigt ist, ist durch seine heißen Sommer in dem südlichen Sibirien (bis über den 62.°) dem Getreidebau noch sehr günstig. In dem großen russischen Krongute am Altai erzielen die Kolonisten überreiche Ernten an Weizen, Korn, Melonen ꝛc. Da sich überall im Lande vorzügliches Weideland findet, und da sogar das Pferd noch in den nördlichsten Kreisen (bei Werchojansk und Kolymsk) gezüchtet wird, so ist es begreiflich, daß Sibirien auch der Viehzucht nichts weniger als ungünstige Bedingungen gewährt. In Westsibirien zählt man schon jetzt etwa 11 Mill. Haustiere. — Gewaltig ist der Fischreichtum der sibirischen Ströme. — Die Jagd hat man in den sibirischen Urwäldern lange genug so eifrig und rücksichtslos betrieben, daß der Bestand an Pelztieren wenigstens in Westsibirien sehr bedenklich gelichtet ist, und daß das Land in dieser Beziehung angefangen hat mit seiner Produktionskraft zu versagen. Ähnliches fast ist bezüglich des Holzreichtums zu sagen, der in den zugänglicheren westlichen Distrikten ebenfalls stark mißhandelt worden ist. Sehr bedeutend ist die Bergbauproduktion des Landes, bei der man sich vorwiegend deportierter Verbrecher bedient. Die fossilen Brennstoffe, die der sibirische Boden an verschiedenen Punkten zu bergen scheint, sind zunächst noch unberührt geblieben. Weltberühmt sind aber die Alibert'schen Graphitgruben der deutschen Firma Faber.

§ 351. Tobolsk (20 000 E.), am Einflusse des Tobol in den Irtysch, erzeugt und vertreibt verschiedene sibirische Halbfabrikate, namentlich Leder, Talg, Pelzwaren, Spiritus ꝛc. — Tjumen, an einem Nebenflusse des Tobol, der bis hierher schiffbar ist, und an der Hauptausgangspforte nach Rußland, droht die westsibirische Hauptstadt durch seine Bedeutung für den Handel zu überflügeln. — Tomsk (25 000 E.), an einem Nebenflusse des Ob und an dem Anfangspunkte der Schiffahrtslinie nach Tjumen, ist der wichtigste westsibirische Binnenmarkt; Smnjeinogorsk, Barnaul und Minusinsk die wichtigsten Bergstädte. In Ostsibirien liegen am Jenisei: Krasnojarsk, mit bedeutenden Goldwäschen; Jeniseisk, am Anfangspunkte der Jeniseischiffahrt; und Turuchansk, mit großen Graphitlagern. — Irkutsk (35 000 E.), die größte Stadt Sibiriens, liegt in fruchtbarer Ebene an der Angara, unfern vom Baikalsee, und ist der Hauptstapelplatz der ostsibirischen Produkte sowie der Waren des chinesisch-russischen Grenzverkehrs. Auch seine Industrie (durch 900 Etablissements vertreten) ist sehr mannigfaltig und bedeutend. — Kiachta, an der großen Karawanenstraße nach Peking, ist der wichtigste Grenzhandelsplatz, namentlich Thee importierend. — Nertschinsk ist der Hauptort des transbaikalischen Bergbaues auf Blei, Silber, Gold, Kupfer ꝛc. — Jakutsk, an der Lena, ist durch Pelzhandel wichtig. Zugleich ist es auch der Ausgangspunkt jener originellen winterlichen Kaufmannsexpeditionen, die zur Versorgung der nordöstlichsten Kreise mit europäischen Industrieartikeln ꝛc. unternommen werden. — Von den pacifischen Häfen Petropaulowsk, Ochotsk, Nikolajewsk und Wladiwostock hat der letztgenannte Aussicht auf höhere Prosperität, doch ist sein Handel (zumeist in Hamburger Hand) zunächst noch unbedeutend.

Die große Insel **Saghalien** (72 000 qkm) entspricht in ihrem Klima große Ähnlichkeit mit Neufundland, nur sind die Sommer wärmer, und Hafer- und Gerstenbau müßten gut lohnen. Der dichte Wald enthält Eichen, Eschen, Cedern, das Gebirge Kohlen und Erze und die Gewässer sehr viel Fische. —

III. Russisch-Centralasien.

§ 352. Das russische Centralasien, 3½ Mill. qkm. (60 000 Q.M.) und gegen 5 Mill. E., ist zumeist Steppenland, in dem die Kirghisen nomadisch Schaf-, Rinder-, Pferde- und Kameelzucht treiben. In den Thälern des Ili, Syr-Darja und Serafschan hat es aber eine weit höhere Produktionskraft, indem daselbst auch ergiebiger Getreidebau, Baumwollen- und Seidenraupenzucht, Bau von Südfrüchten rc. betrieben werden kann. Der höhere wirtschaftliche Aufschwung wurde bisher außer durch den Mangel guter Abzugsstraßen namentlich durch die räuberischen Einfälle und Unruhen der Turkmenen gehemmt. Man beschäftigt sich jetzt in Rußland behufs Abstellung des erstgenannten Übelstandes nicht nur viel damit, eine Eisenbahnlinie Orenburg-Taschkend zu schaffen, sondern auch damit, dem Amu-Darja ein künstliches Bett nach dem Kaspisee zu graben. Während das erstgenannte Projekt auch selbst in der Wüste Karakum kaum irgendwelchen technischen Schwierigkeiten begegnen würde, so ist dagegen die Ausführbarkeit des zweiten zunächst noch äußerst fraglich.

Taschkend (86 000 E.), in einem fruchtbaren Seitenthale des Syrdarja und am Fuße der Vorketten des Thianschan, ist seit alten Zeiten einer der wichtigsten Handelsplätze Centralasiens, der als Hauptstadt des russischen Turkistan noch erheblich an Bedeutung gewonnen hat. Namentlich scheint auch die Seidenindustrie der Stadt sich wieder höher entfalten zu wollen. — In ähnlicher Weise, wenn auch in geringerem Maße gilt dies von Chodschent (20 000 E.) und Khokand (50 000 E.), am oberen Syr, sowie von Samarkand (20 000 E.), im reichen Serafschanthale. — Semipalatinsk und Omsk (30 000 E.), am Irtysch, sowie Uralsk, am Ural, sind die wichtigsten Stützpunkte der russischen Herrschaft über die Kirghisensteppe und zugleich die wichtigsten Märkte für die daselbst erzeugten Produkte (Häute, Felle, Wolle, Vieh rc.).

§ 353. Die **turkmenische Khanate,** 500 000 qkm. (9000 Q.M.) und 3⅓ Mill. E., haben in ihrer Natur und Produktion die vollkommenste Ähnlichkeit mit dem russischen Centralasien, dessen südliche Fortsetzung sie bilden. In Wirklichkeit sind sie auch nichts anderes als russische Vasallenstaaten, deren kriegs- und raublustige Bewohner sich nur noch oft gegen das ungewohnte Joch auflehnen.

Buchara (70 000 E.), an dem Serafschan und an der Kreuzung wichtiger Karawanenstraßen, besitzt große Karawanserais und Bazars und treibt Seiden-, Baumwollen- und Lederindustrie. Chiwa (10 000 E.), in einer Oasengegend links vom Amu-Darja, erzeugt und verarbeitet auch Seide. Merw, ebenfalls ein wichtiger Knotenpunkt von Karawanenstraßen, bildete bisher den stärksten Stützpunkt der gegen die Russen feindlich gesinnten Turkmenen.

2. Das Kaisertum China.

§ 354. Natur des Landes. China ist ein Riesenreich, an Landfläche ($11^4/_5$ Mill. qkm. oder 214 000 Q.M.), wie an Bevölkerung (c. 430 Mill.). In ersterer Beziehung steht es nur Rußland nach, in letzterer aber übertrifft es alle Reiche der Erde. Auch hinsichtlich seiner Volksdichtigkeit wetteifert wenigstens das eigentliche China mit den ersten Staaten Europas.

Die Polhöhe des Landes (20°—54° n. Br.) entspricht am meisten derjenigen der Vereinigten Staaten, nur erstreckt es sich noch etwas weiter nord- und südwärts. In zahlreichen andern Beziehungen steht es aber gerade zu diesem Staate in sehr schroffem Gegensatze. Während die Nordamerikanische Union auf drei Seiten von dem das internationale Handelsleben fördernden Oceane umgeben ist, ist das bei China nur auf einer Seite, nämlich im Osten, der Fall. Auf den übrigen Seiten erscheint es vollkommen in die kontinentale Rumpfmasse Asiens eingekeilt. Das abflußlose Binnenasien mit seinen Wüsten und Steppen und mit seinen ungeheuren Gebirgsketten trennt es in der denkbar strengsten Weise von allen seinen Nachbarreichen, besonders aber von Sibirien-Rußland und Indien. Übrigens machte aber auch selbst der Große Ocean bis in die neueste Zeit bezüglich Chinas weit mehr seine abschließende als seine verbindende Kraft geltend (Vergl. §§ 30 u. 33). China war durch seine geographischen Verhältnisse einer der isoliertesten unter den Staaten der Erde, und es bedurfte mächtiger Anregungen von außen — namentlich auch des Kanonendonners unter den Mauern von Kanton und Peking — um es wenigstens bezüglich des Handelslebens teilweise aus dieser Isoliertheit herauszureißen.

§ 355. Das chinesische Terrain ist auf weite Strecken sehr einförmig gebildet, und man dürfte das große Land in dieser Beziehung am besten mit Rußland vergleichen, mit dem es ja schon durch seine äußere Abgeschlossenheit eine gewisse Verwandtschaft verrät. Nur das eigentliche China — der südöstliche Teil des Gesamtreiches — zeigt einen sehr bunten Wechsel von Bergzügen und Thalgegenden. Von den Plateaugegenden verschiedener Erhebung, die sich im Westen und Norden daran anschließen — Tibet, Ost-Turkistan, die Dsungarei, die Mongolei und die Mandschurei —, kann man dies nicht behaupten. Merkwürdig und hinsichtlich der chinesischen Ackerproduktion von unschätzbarem Werte sind die gelben Lößlandschaften, die sich namentlich in dem Hoanghogebiete über ungeheure Strecken ausdehnen, und die als die eigentliche Wiege des chinesischen Ackerbaues und der gesamten chinesischen Kultur zu betrachten sind. Eine sehr hervorragende Rolle spielt bei der Zusammensetzung des chinesischen Bodens auch die produktive Kohlenformation (namentlich in den Provinzen Schen-si, Sze-tschuan, Hu-nan ꝛc.).

Die ungeheure Ausdehnung des Reiches und die starken Kontraste seiner Bodenbildung bringen es mit sich, daß die verschiedenen Gegenden klimatisch sehr von einander verschieden sind. Während die



Provinzen Kuang-tung und Kuang-si fast den Tropen zuzuweisen sind, gemahnen die Mandschurei und die Mongolei schon stark an Sibirien, und während der Südosten (das eigentliche China!) den bestbewässerten Ländern der Erde beizuzählen ist, fehlt es in dem Binnenlande vielfach vollkommen an atmosphärischer Feuchtigkeit. Mit guten natürlichen Schiffahrtsstraßen ist wieder nur das eigentliche China gesegnet. Namentlich der Jangtsekiang mit seinen Nebenflüssen (Min-kiang und Han-kiang links, und Wu-kiang, Jüen-kiang, Sian-kiang und Kia-kiang rechts) erleichtert die Zugänglichkeit des produktenreichen Binnenlandes ganz ungemein, und bis Wu-tschang fahren auf diesem Flusse sogar die europäischen Dampfer. Der Si-kiang, der sich bei Kanton zu einem komplizierten Delta verzweigt, leistet ähnliches für die Provinzen Kuang-tung und Kuang-si. — Von viel geringerem Werte für den binnenländischen Verkehr ist der Hoangho (mit dem Wei-ho), — „Chinas Sorge“ —, der in seinem Oberlaufe zwischen engen Uferwänden wild dahin eilt, um in seinem Unterlaufe mit seinen Schlammassen sein Strombett beständig zu erhöhen, mit seinem Wasser die Ufergegenden zu überfluten und seinen Lauf auch hier für die Schiffahrt durch Barren — namentlich durch eine große Mündungsbarre — fast vollkommen zu verderben. Charakteristisch für den extravaganten Strom ist namentlich der große Deichbruch des Jahres 1851 bei Kai-fung, infolge dessen sich der Strom nicht mehr dem offenen Gelben Meere, sondern dem Golfe von Petschili zuwälzte. — Für den Verkehr mit der Landeshauptstadt ist noch der Pe-ho von Bedeutung. — Das große Bauwerk des Kaiserkanales, das die drei nördlichen Hauptströme untereinander in künstliche Verbindung setzt, ist durch die Laufveränderung des Hoangho ebenso wie durch die Konkurrenz der Küsten-Dampferlinien vernachlässigt und im Verfall. Ähnlich auch die zahlreichen andern Kanäle.

§ 356. Bevölkerungsverhältnisse. Von den Bewohnern des „Himmlischen Reiches“ sprechen reichlich 400 Millionen die chinesische Sprache und leben nach chinesischer Weltanschauung und Sitte, so daß also die echten Chinesen — die größte gleichartige Volksmasse, die es giebt — weitaus die Majorität in dem Lande bilden. Nur etwa 20 Millionen sind Muhamedaner. Da der nüchterne mongolische Sinn dem Chinesen in dem ausgeprägtesten Grade eigen ist, so haben aber auch Glaubensspaltungen in dem Lande nicht viel Boden, und vor allen Dingen der Buddhismus und der Konfucianismus haben sich bei den gemeinen Chinesen in einer merkwürdigen Weise mit einander verschmolzen. Die Bildung des Volkes muß als eine ungemein hohe bezeichnet werden und die Künste des Lesens und Schreibens sind ganz allgemein verbreitet. Übrigens ist nur der Gebildete in China einflußreich und geachtet, wie nur er allein auch Anspruch auf Ämter und Würden hat. In der ungemeinen Hochschätzung der geistigen Bildung, in der Mißachtung des Reichtums und der Vorzüge der Geburt — das Verdienst der Vorfahren adelt in China nicht! — ist übrigens zum großen Teile auch die Verachtung der „fremden Barbaren“ aus Europa begründet.

Große wirtschaftliche Vorzüge des Chinesen sind Arbeitsamkeit, Gelehrigkeit, Mäßigkeit und Sparsamkeit. Der chinesische Kaufmann hält den

Barbaren gegenüber jede Übervorteilung für erlaubt, bindet sich aber sehr streng an einmal eingegangene Verträge.

Infolge der starken Bevölkerungszunahme neigen die Chinesen trotz des Reichtums ihres Landes sehr zur Auswanderung, und namentlich in Hinterindien und Amerika lassen sie sich als Kaufleute, Handwerker und Arbeiter in sehr kompakten Massen nieder. Dabei weichen sie aber von den europäischen Auswanderern insofern sehr wesentlich ab, als sie niemals dauernd ihre Heimat in dem fremden Lande aufschlagen, sondern als sie nach einer Reihe von Jahren mit ihren Ersparnissen nach China zurückkehren, das chinesische Nationalvermögen dadurch nicht unerheblich mehrend. Mindestens läßt der Chinese seine Leiche wieder nach dem Lande zurückbringen, in dem er geboren ist, so daß China also auch noch für die Toten eine Welt für sich ist.

§ 357. Produktionsverhältnisse. Der berühmte Reisende Richthofen behauptet, daß China „materiell das gesegnetste unter allen Ländern der Erde sei.“ In der That erzeugt das Land Alles, was ein Staat zu seiner Existenz bedarf, und auch hieraus ist zum Teil die Selbstgenügsamkeit, mit der sich China von den übrigen Reichen abschließt, nnd seine geringe Außenhandelsbewegung zu erklären.

Ähnlich wie bei den europäischen Staaten während des Mittelalters, so beruht die Produktion bei China noch heutigen Tages fast ausschließlich in der Landwirtschaft, und wenn der chinesische Kaiser alljährlich auf dem Felde der Schutzgottheit des Ackerbaues seine Furchen zieht, so hat dieser feierliche Akt seinen tiefen Sinn. Reis wird in Quantitäten erzeugt, die sich zwar unserer ziffernmäßigen Beurteilung vollkommen entziehen, die aber ungeheure sein müssen, da sie in ganz hervorragender Weise dazu dienen, die riesige Bevölkerungszahl zu unterhalten. Ebenso baut man große Mengen Bohnen, Erbsen, Hirse, Gerste, Weizen, chinesische Datteln (Zyzyphusfrüchte), Obst, Trauben, Schwämme, Ricinus ꝛc. Während diese Produkte aber fast ausschließlich für den inländischen Konsum gebaut werden und also nur im Binnen- und Küstenhandel wichtige Handelsartikel sind, so hat die Theekultur, die zwischen dem 27. und 30. Grad n. Br. das beste Produkt liefert, eine viel weittragendere Bedeutung. Ihm gegenüber sind Kassia, Tabak, Chinawurzel, Gummigutt, Kampfer, Sternanis, Rhabarber und Safflor nur von geringer Bedeutung. — Von sehr hervorragender Wichtigkeit für den einheimischen Bedarf ist übrigens auch noch der Bambus und die Baumwolle.

Von den verschiedenen Zweigen der Viehzucht wird nur die Schweine-, Hunde- und Entenzucht zur Fleischerzeugung in höherem Maße kultiviert. Das wichtigste animalische Produkt für den Exporthandel aber ist die Seide, von der China nahezu dreimal soviel baut als Italien (7 Mill. kg). Für den einheimischen Konsum spielt übrigens auch der große Reichtum des Landes an Fischen und Vogelwild (Fasanen) eine hervorragende Rolle. Von Exportartikeln ist neben der Seide der Moschus bemerkenswert.

An nutzbaren Mineralien ist China zwar sehr reich, doch fehlt über die Produktion jede zuverlässige Angabe, und es ist sicher, daß die Schätze an Silber, Gold, Blei, Kupfer ꝛc., welche z. B. Jün-nan und Kwei-tschou bergen, nicht in rationell bergmännischer Weise ausgebeutet werden. Noch

mehr gilt dies aber von der Steinkohle, deren Benützung in China durch den Holzmangel sehr geboten erscheint, auch wenn man an ihre Verwertung in der Dampfmaschine nicht denkt.

Die chinesische Industrie ist sehr vielseitig entwickelt, und namentlich steht seit uralten Zeiten die Seiden- und Baumwollenweberei, die Porzellanmanufaktur, die Papier- und Farbwarenbereitung, die Kunsttischlerei, die Metallverarbeitung &c. in hoher Blüte. Wenn dieselbe in keinem Zweige eine höhere Entwickelungsfähigkeit verrät, so liegt das namentlich daran, daß in China keine allgewaltige, die Bedürfnisse und Erzeugnisse umgestaltende Mode herrscht, daß ferner die arme, genügsame Aristokratie ihr keinerlei Anregung gewährt, und daß endlich die Regierung an dem Abschließungssysteme gegenüber dem Auslande starr festhält.

§ 358. Handels- und Verkehrsverhältnisse. Bei einem Blicke in das emsige Treiben einer chinesischen Großstadt wie Peking, Wutschang, Hangtscheu, Kanton kann man nicht umhin, zu gestehen, daß das Handelsleben Chinas ein ganz ungemein lebhaftes sei. Indes ist dieses Handelsleben doch ein ganz anderes, als das europäische oder amerikanische. Von den großen Strömungen des internationalen Welthandels ist das „Himmlische Reich" erst ganz teilweise ergriffen. Seit 1517 — wo die Portugiesen den direkten Seeverkehr mit China eröffneten — haben die Chinesen es zwar fast allezeit anerkannt, daß ein beschränkter Handel mit den „fremden Barbaren" für ihr Land vorteilhaft und selbst notwendig sei, aber noch heute gleicht China bezüglich seiner Verkehrsbewegung in hohem Grade einem abgeschlossenen Binnenmeere, das sein eigenes System von Strömungen, Flutungen und Ebbungen hat, und daß nur in der beschränktesten Weise mit dem offenen Weltmeere kommuniziert. Außer Seide (an Wert reichlich die Hälfte des Gesamtexports!) und Thee sind es nur wenig Stapelprodukte, die aus China hinausgeführt worden sind, und außer Opium (1879 wurde reichlich für 500 Mill. Mark eingeführt) sind es nur wenige ausländische Erzeugnisse (bes. Baumwoll-, Schafwoll- und Metallwaren), die in das Innere Chinas Eingang finden. Obwohl heute 19 Häfen dem europäischen Verkehr geöffnet sind — darunter namentlich auch die großen Jangtsekiang-Häfen —, so beträgt der chinesische Außenhandel auch heute noch nicht viel mehr als 800 Mill. Mark — wenig mehr als $^1/_3$ des holländischen, und nur $^1/_8$ des deutschen! Der Löwenanteil davon (74 %) fällt natürlich England und seinem (indischen) Kolonialreiche zu, während Frankreich, das bei der gewaltsamen Öffnung der chinesischen Häfen (in dem Kriege 1858 bis 1860) die größte Energie entfaltete, nur mit $10^1/_2$ %, die Union nur mit 5 % Deutschland nur mit $4^1/_2$ % und Japan nur mit 4 % daran beteiligt ist.

Im Inneren des Reiches vollzieht sich die Bewegung größerer Warenmassen natürlich auch äußerst langsam — noch langsamer als in Europa während des Mittelalters. Die einzige Eisenbahn, welche die Engländer im J. 1876 von Shanghai nach Wusung gebaut hatten, mußte infolge der Intriguen und des Widerstandes der chinesischen Gelehrtenaristokratie wieder abgebrochen werden. Ebenso verachtet man in China unsere Telegraphen &c. — Die Landstraßen sind während der letzten Jahrzehnte (infolge der

inneren Unruhen, der äußeren Kriege, der großen Überschwemmungen, der Hungersnöte, der Indolenz der Regierung 2c.) in einem sehr elenden Zustande, so daß auch selbst der Ochsenkarren, das Lasttier, der Lastträger, der Eilbote 2c. ihre Dienste in der unvollkommensten Weise verrichten. Große Gütermassen befördern sich deshalb auch innerhalb des Reiches äußerst schwierig, und wie infolge dessen bei Mißernten Hungersnöte Millionen von Menschen dahinraffen und ganze Provinzen entvölkern können — in Schen-si verhungerten 1879 gegen 6 Millionen Menschen! —, so kann dagegen in guten Jahren ein genügender Abfluß der Ueberfülle ebensowenig stattfinden. — Das beste binnenländische Verkehrsinstrument sind noch die Wasserstraßen.

§ 359. **Handelsplätze:**

1) Im eigentlichen China: Peking (1/2 Mill. E.), die Haupt- und Residenzstadt, liegt in fruchtbarer Gegend zwischen den Flüssen Hun-ho und Pe-ho und ist mit dem letzteren (und auf diese Weise mit dem Kaiserkanale) durch einen Kanal verbunden. Als Vereinigungspunkt der Karawanenstraßen aus der Mandschurei und Mongolei sowie zahlreicher Straßen aus den südlichen Provinzen ist es eine sehr wichtige Binnenhandelsstadt (namentlich in Reis, Thee, Holz, russischen Wollwaren 2c.). Doch ist von den beiden Stadtteilen die sogenannte Mandschustadt (die Beamtenstadt), die den kaiserlichen Palast enthält, wichtiger als die Chinesenstadt, die an Einwohnerzahl stark gesunken ist. Durch seine mächtige Stadtmauer, die nur durch 9 Thore zu passieren ist, erscheint Peking ähnlich wie alle anderen chinesischen Städte als ein Abbild des gesamten Landes. — Nahe bei Peking finden sich die Tschaitang-Gruben, die einen vorzüglichen Anthrazit liefern. — Tient-sin (900 000 E.), an der Vereinigung des Großen Kanals mit dem Pe-ho, der Seeschiffen von bedeutender Größe freilich nur einen beschwerlichen Zugang gewährt, ist der bedeutendste Hafen- und Handelsplatz der nördlichen Provinzen (Petschili, Schan-si und Schen-si), der seit seiner Eröffnung als Vertragshafen sehr an Bedeutung gewonnen hat. Der Import (Opium, Baumwollen- und Halbwollenstoffe, Nadeln, Zündwaren 2c.) überwiegt hier bei weitem den Export (Baumwolle, Wolle, Kameelhaare, Hörner, Früchte), da der Wert der Kohle als Exportartikel von den Chinesen nicht gewürdigt wird. Zugleich ist Tient-sin der Hauptplatz für den russischen Transithandel nach Kiachta 2c. — Tschi-fu (120 000 E.) ist der Hafen der reichen Provinz Schan-tung; Tai-juen-fu (250 000 E.), die Hauptstadt und der Hauptstraßenkreuzungspunkt der Provinz Schan-si. — Si-ngan-fu (1 Mill. E.), in dem Thale des Weiho und in reicher Ackergegend, ist der Hauptmarkt der Provinz Schen-si, zugleich aber auch Ausgangspunkt großer Karawanenstraßen nach Tibet, der Mongolei 2c. — Tsching-tu-fu (800 000 E.) ist der Hauptmarkt von Sze-tschuan; Kai-fung-fu (400 000 E.) derjenige von Ho-nan. — Shanghai (278 000 E.), unfern der Mündung des Wang-po in den Jangtsekiang, hat sich in wenigen Decennien von einer unbedeutenden chinesischen Stadt zu einem Hauptemporium des Welthandels emporgeschwungen, dessen Schiffahrtsbewegung jetzt mehr als 3 Mill. t beträgt, der lebhafte Dampferverbindungen mit Europa besitzt, und der außer gewaltigen Mengen von Seide namentlich auch Baumwolle exportiert. — Su-tscheu-fu (500 000 E.), an dem Kaiserkanale und an der großen Heerstraße von Peking

nach den südlichen Hauptstädten, ist eine der bedeutendsten Industriestädte (in Baumwolle, Seide, Gold Elfenbein ꝛc.). — Hang-tscheu-fu (800 000 E.?) liegt an einer Meeresbucht und an dem Südende des Kaiserkanals und ist ein bedeutender Industrie- und Handelsplatz (namentlich in Seide). — Ning-po ist Vertragshafen. — Nan-king (Kiang-ming, 450 000 E.), einst bedeutende Industriestadt, hat sich von seiner Zerstörung in der Taiping-Revolution (1856) noch nicht wieder erholt. — Tschin-kiang und Kiu-kiang sind stark frequentierte Jangtsekianghäfen. — Von den drei dicht bei einander liegenden Städten am Jangtsekiang Wutschang, Hanjang und Hankau (zusammen 1 Mill. E.) ist der letztgenannte der am weitesten binnenwärts gelegene Vertragshafen, der auch in dem russisch-chinesischen Überlandhandel eine Hauptrolle spielt, namentlich als der wichtigste binnenländische Theemarkt Chinas (Schiffahrtsbewegung $^3/_4$ Mill. t). — Für den binnenländischen Handel sind noch wichtig: Kuei-jang, Jün-nan und Nan-tschang. Östlich von der letztgenannten Stadt findet sich die gewaltigste Porzellanmanufaktur Chinas (1 Mill. Menschen beschäftigend). — Fu-tscheu (600 000 E.), die Hauptstadt der Provinz Fukien, ist nächst Shanghai der wichtigste Thee-Exporthafen des Landes. — Amoy (300 000 E), eine der ältesten europäischen Niederlassungen enthaltend, ist durch Hong-kongs Konkurrenz gesunken. — Auf der Insel Formosa ist der Haupthandelsplatz Thaiwan. Kanton ($1^1/_2$ Mill. E.), im Delta des Si-kiang, hat durch die Konkurrenz von Hongkong ebenfalls von seiner früheren Bedeutung für den chinesischen Außenhandel eingebüßt. Den größten Teil des Exportes der produktenreichen und gewerbfleißigen Südprovinzen hat es aber noch immer in seinen Händen, und seine Schiffahrtsbewegung beträgt $1^2/_3$ Mill t. — Als Industriestadt — in Seidenweberei, Stickerei, Posamentenverfertigung, Glasbereitung, Tischlerei, Elfenbeinschnitzerei, Papierfabrikation ꝛc. — steht es unter allen chinesischen Städten zu oberst. — Das englische Hongkong (150 000 E.), auf einer öden Granitinsel von den Engländern im Jahr 1842 begründet, ist heute nicht nur als „ostasiatisches Gibraltar“ von höchster militärischer Wichtigkeit, sondern durch seine gute Hafenbucht hat es auch schnell die Bedeutung eines großen Emporiums für den gesamten südchinesischen Handel erlangt, das im Seiden- und Theeexport sowie im Import von Opium und englischen Stückgütern sehr erfolgreich mit Shanghai konkurriert und auch ähnlich lebhafte Dampferverbindungen mit Indien, Europa, Japan ꝛc. unterhält. Seine Schiffahrtsbewegung (ohne die chinesischen Dschunken) c. $2^1/_2$ Mill. t. — Macao, die alte portugiesische Niederlassung, ist zur Unbedeutendheit herabgesunken. — Auf der Insel Hainan findet sich noch der Vertragshafen Kiung-tscheu (200 000 E.).

§ 360. 2) In Tibet: Lhassa (25 000 E.), der Sitz des Dalaï-Lama, ist zugleich Hauptknotenpunkt der Karawanenstraßen und Hauptmarkt der Hirtenbevölkerung des Landes.

3) In Ost-Turkistan: Yarkand (70 000 E.), sowie Kaschgar (80 000 E.) liegen in der fruchtbarsten Gegend des Tarimbeckens und sind auch durch Karawanenhandel nach Kaschmir, Sibirien ꝛc. von Bedeutung.

4) In der Dsungarei: Kuldscha und Urumtsi sind ebenso als große Karawanenstationen wichtig.

5) In der Mongolei: Urga, die Hauptstadt, liegt an der großen Karawanenstraße von Peking nach Kiachta; ebenso der Grenzhandelsplatz Maimatschin.

6) In der Mandschurei sind die Hauptplätze Mukden (170 000 E.), Kirin (120 000 E.) und der Vertragshafen Niu-tschwang (60 000 E.).

7) **Korea**, c. 237 000 qkm und 9 Mill. E., ist ein chinesischer Tributärstaat, der aber dem europäischen Verkehre zunächst noch vollkommen verschlossen ist, und der selbst mit China und Japan nur in sehr eingeschränkter Weise Handel treibt. Die Produkte sind ähnliche wie in Nordchina. Die Hauptstadt heißt Kjöng (c. 100 000 E.).

3. Das Kaisertum Japan.

§ 361. Das japanesische Reich hat einen Flächeninhalt von 380 000 qkm (6896 Q.M.) und eine Einwohnerzahl von $35^{1}/_{3}$ Mill. — Wie in seiner Natur als großes Inselreich — die Hauptinseln sind Nippon, Sikok, Kiusiu und Jeso — so wird es also auch hinsichtlich seiner Größenverhältnisse am besten dem Britischen Reiche zur Seite gestellt. Der Reichtum des Landes an vorzüglichen Hafenbuchten ist ebenfalls ein ganz ähnlicher wie bei Großbritannien. In den meisten sonstigen Verhältnissen weicht es freilich gerade von dem genannten europäischen Staate sehr erheblich ab, und es teilt mit ihm vielleicht nur noch die große Feuchtigkeit des Klimas.

§ 362. Zwischen dem 31. und 46.° n. Br. liegend, ist es in der Hauptsache noch der subtropischen Zone zuzuweisen. Durch seine Lage zwischen dem volksleeren Nordasien und dem Großen Oceane nimmt es aber nicht nur an der chinesischen Abgeschlossenheit sehr bedeutenden Anteil, sondern auch sein subtropisches Klima erscheint dadurch sehr erheblich abgekühlt, und das Klima von Nagasaki z. B. (Januartemperatur + 6°, Julitemperatur + 24°) entspricht nur etwa demjenigen von Nimes in Südfrankreich, obgleich Nagasaki doch 10 Breitengrade südlicher liegt als diese Stadt. Da an der Ostseite der japanischen Inseln die warme Strömung des Kuro-Siwo nordwärts geht, während die Westseite Sibirien in nächster Nachbarschaft hat, so wird dadurch ein erheblicher klimatischer Unterschied zwischen dem Osten und dem Westen der Inseln hervorgerufen.

§ 363. Im Inneren sind die japanesischen Inseln sehr gebirgig, und auf der Hauptinsel Nippon steigt der schöne Vulkan Fusi-Yama bis über 4000 m, und einzelne Gipfel des Syro-Yama wenigstens bis 3000 m empor. Es wird dadurch eine sehr reiche Bewässerung der Inseln — namentlich während des sommerlichen Südostmonsums — zugleich aber auch eine große Wildheit der fließenden Gewässer des Landes bedingt. Nicht nur die Flußschiffahrt, auch der Brückenbau erscheint deshalb vielfach als unthunlich, und die Reisenden müssen sich an zahlreichen Punkten durch die Ströme tragen lassen.

§ 364. Der Entwickelung einer üppigen Pflanzenwelt ist das japanische Klima günstig. Namentlich ist das Waldkleid des Landes, das übrigens durch vorzügliche Gesetze geschützt wird, trotz des ungeheuren Holzkonsums — bisher gab es in Japan nur hölzerne Häuser! — ein sehr

dichtes. Ebenso gewährt aber auch der Getreidebau reiche Erträge (besonders an Reis, Gerste und Weizen) denn der Grund und Boden der reichen Ebenen wird sehr sorgfältig bearbeitet, und in vielen Beziehungen könnte der japanesische Bauer der Lehrmeister des europäischen sein. Für den Export erzeugt das Land namentlich Thee (1879 betrug der Export 33 Mill. M.), Tabak, Kampfer und vegetabilisches Wachs. Auch an Früchten der verschiedensten Art ist das Land reich. Die übermäßig feuchten Nordprovinzen müßten sich zur Flachskultur vortrefflich eignen.

Die Viehzucht steht aus ähnlichem Grunde wie bei China nur in geringer Blüte. Die Fischerei dagegen soll gegen 4 Mill. Menschen ernähren und dieselbe liefert auch bedeutende Mengen ihrer Produkte für den Export. Das wichtigste animalische Produkt Japans ist aber genau wie bei China die Seide (1879: für 52 Mill. M. exportiert).

An nutzbaren Mineralien ist kein Mangel, doch hat ein rationeller Bergbau erst seit der Eröffnung des Landes begonnen. Kupfer, Zinn, Blei und Steinkohlen waren bisher die Hauptprodukte.

§ 365. Seit ihrer ersten Berührung mit den Europäern haben sich die Japanesen dem Handel und Verkehre mit dem Auslande viel freundlicher gezeigt, als die Chinesen, und von der Mitte des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts waren die Beziehungen zwischen Europa (Portugal, Spanien, Holland) und Japan sehr rege. Als aber die japanesische Regierung durch den Eifer der christlichen Priester, die in Japan ein sehr dankbares Missionsfeld gefunden hatten, nicht nur die alte Sitte des Landes, sondern auch die Selbständigkeit des Staates bedroht sah, da verbot sie den Verkehr mit den Fremden allmählich ganz, und das Land blieb hierauf zwei Jahrhunderte viel strenger verschlossen als China. Nur die Holländer durften während dieser Zeit unter den demütigendsten Bedingungen von ihrer Faktorei Desima aus einen sehr beschränkten Austausch japanesischer gegen europäische Produkte bewirken. Der Energie und Klugheit des nordamerikanischen Admirals Perry erst gelang es im Jahre 1853 Bresche in das japanesische Abschließungssystem zu schießen und dem amerikanischen Verkehre 3 Vertragshäfen zu eröffnen. Dieselben sind nebst 5 anderen später auch allen übrigen großen Seemächten zugänglich gemacht worden, und heute ist Japan auf diese Weise zum zweiten Male in den Kreis des allgemeinen Weltverkehrs hineingezogen worden. Nachdem der junge Mikado im Jahre 1869 aus dem geheimnißvollen Dunkel, in dem er als eine Art Halbgott gewaltet hatte, heraustrat, seinen übermächtig gewordenen Generalstatthalter (den Sjo-gun) niederwarf, selbst die Zügel der Regierung ergriff und sich mit Begeisterung der Idee hingab, seinen Staat nach europäischem Muster umzugestalten, ist das Land auf dieser Bahn weiter und weiter fortgeschritten. Man arbeitet heute eifrig daran, die alte Dschunkenmarine durch eine Handels- und Kriegsmarine europäischer Art zu vervollkommnen, man baut Eisenbahnen (109 km), man legt Telegraphen an (5800 km) rc. Die Straßen waren schon früher überall vorzügliche.

§ 366. Handelsplätze: Tokio oder Jedo (c. 600 000 E.), am innersten Winkel der nach ihm benannten herrlichen Bai, die einen der schönsten Naturhäfen der Welt bildet, und am Rande einer der reichsten Fruchtebenen

Nippons, ist die Haupt- und Residenzstadt, die auch als Handels- und Industriestadt die erste Rolle unter den Städten des Reiches spielt. Von ihren Häfen Kanagawa und Jokohama (64 000 E.) ist namentlich der letztere seit der Eröffnung des Landes rasch zu hoher Bedeutung gelangt. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt gegenwärtig reichlich 700 000 t, und sein Handelsumsatz reichlich 190 Mill. M. (c. 70 % des japanesischen Außenhandels). — Kioto oder Mijako (230 000 E.), die alte Residenz des Mikado, ist bedeutend durch wissenschaftliche Anstalten sowie durch Seidenindustrie. — Osaka (284 000 E.) liegt an einer Seitenbucht der sogenannten Inlandsee, in der fruchtbarsten Landschaft Japans, und ist ebenfalls ein Hauptsitz der japanesischen Industrie (in Seide, Lackwaren, Bronzen, Porzellan 2c.) und des japanesischen Handels. Sein Hafen Hiogo ist am Außenhandel des Reiches mit 60 Mill. M. (22 %) beteiligt. — Niegata, am Japanischen Meere, hat geringe Bedeutung. — Nagasaki (50 000 E.), an der Westküste der Insel Kiusiu und an einer schönen Hafenbucht, ist dem Range nach der dritte Hafen Japans. — Bei Kagosima (200 000 E.) finden sich die wichtigsten Steinkohlengruben des Landes. — Auf der Insel Jeso, die zunächst ebenso wie die Kurilen vorzugsweise nur Fischereiprodukte liefert, liegt Hakodade (112 000 E.) mit schönem Hafen.

4. Das spanische Kolonialreich in Asien.

§ 367. Die Philippinnen nebst dem Sulu-Archipel, insgesamt mehr als 1000 Inseln, bedecken eine Fläche von 350 000 qkm und haben etwa $7^1/_2$ Mill. Bewohner. Die Hauptinseln — Luzon, Mindoro, Panay, Negros, Cebu und Mindanao — tragen zumeist noch thätige Vulkane (Luzon den beständig rauchenden Taal), und ihre gebirgige Beschaffenheit im Vereine mit den tropischen Regengüssen erschwert sehr bedeutend den Straßenbau. Die überschwenglich große Produktionsfähigkeit wird von den Spaniern, deren Zollchikane und Priesterwirtschaft vielfach noch stark an das Mittelalter erinnert, in einem sehr ungenügenden Maße ausgebeutet. Doch liefern die Inseln bedeutende Mengen von Zucker, Hanf, (von einem Bananengewächse, Musa textilis), Tabak, Kaffee, Farbholz, Reis, Indigo, Baumwolle, Kopalgummi, Kakao, Gewürze 2c. — Gold, Eisen, Kupfer, Kohle und Schwefel, woran die Inseln ebenfalls reich sein sollen, liegen fast gänzlich unberührt. Während die malayischen Tagalen der Küste ziemlich kultiviert und industriös sind und namentlich feine Gewebe und Stickereien liefern, sind die schwarzen Negritos der Berge noch von ähnlicher Wildheit wie die Veddahs auf Ceylon. Die Europäerbevölkerung ist des Klimas wegen schwach (kaum 5000), die Chinesenbevölkerung dagegen ziemlich stark (50 000). Der Handel (c. 150 Mill. M. Umsatz) bewegt sich zum größten Teile nach Nordamerika und England.

Manila (160 000 E.), an der gleichnamigen Bai der Hauptinsel Luzon, ist der Regierungssitz und hat zugleich den größten Teil des Aus- und Einfuhrhandels in seiner Hand. — Iloilo auf Panay exportiert besonders Zucker und Hanf. — Die Insel Palawan ist als Hauptsitz der malayischen Seeräuber berüchtigt.

5. Das portugiesische Kolonialreich in Asien.

§ 368. Der portugiesische Kolonialbesitz in Asien besteht heute nur noch aus einigen kleinen Bruchstücken des hinterindischen Archipels und der Halbinsel Vorderindien. Namentlich gehört dazu die Osthälfte der kleinen Sunda-Insel Timor (14 000 qkm und $^3/_{10}$ Mill. E.) mit dem kleinen Hafen Dilli; und außerdem die von einander getrennten Hafenplätze an der Westküste Vorderindiens Goa, Damân und Diu, deren Hinterland (insgesamt 4200 qkm und $^1/_2$ Mill. E.) aber ein ganz beschränktes ist. — Über Macao vergl. § 359.

6. Das holländische Kolonialreich in Asien.

§ 369. Besser als irgend ein anderes Volk haben es die Holländer verstanden sich ihren asiatischen Kolonialbesitz ($1^9/_{10}$ Mill. qkm. und 27 Mill. E.) der englischen Konkurrenz, der Feindschaft der Eingeborenen und dem mörderischen Fieberklima gegenüber ungeschmälert zu erhalten und zum Teil in hohe Prosperität zu versetzen. Ganz ähnlich wie die Engländer in Indien, halten sie mit einer geringen Truppen- und Beamtenzahl eine Bevölkerungsmasse im Schach, die derjenigen des Mutterlandes reichlich um das sechsfache überlegen ist.

1) **Java** (nebst Madura), 132 000 qkm und 19 Mill. E., ist die Perle der Sunda-Inseln und des gesamten holländischen Kolonialreiches. Die gebirgige und mit zahlreichen Vulkankegeln besetzte Insel, an ihrer steilen Südküste von den starken Brandungswogen des offenen Indischen Oceans, an der flacheren Nordküste aber von der ruhigeren Sunda-See bespült, ist allerdings arm an guten Häfen; nur bei Surabaya fand man einen solchen vor, während man sich ihn bei Batavia erst künstlich schaffen mußte. Außerdem ist aber das Klima der zugänglicheren Nordküste von dem Europäer nur bei sehr strenger Diät zu ertragen, so daß es kein Wunder ist, wenn die Zahl der Europäer (kaum 30 000) der starken malayischen Bevölkerung und selbst der chinesischen Einwanderung (200 000) gegenüber eine verschwindend geringe ist. Wenn die Insel nichtsdestoweniger die bestangebaute und ertragreichste aller tropischen Inseln ist — auf der der Reichtum des Mutterlandes zu einem sehr großen Teile beruht — so zeugt das von einem großen Regierungs- und Verwaltungsgeschick. Zur Kaffeeproduktion der Erde trägt Java nahezu 25 % bei (135 Mill. kg). Ebenso liefert es aber auch bedeutende Mengen von Reis, Mais, Weizen, Bataten, Sago, Früchten, Thee, Zuckerrohr, Tabak, Chinin, Vanille, Gewürze ꝛc. Sein Handel beträgt c. 450 Mill. M., also $^5/_6$ von demjenigen des gesamten holländischen Kolonialreiches.

Batavia (100 000 E.), im westlichen Teile der Nordküste gelegen, ist nebst dem gesünderen Buytenzorg, mit dem es durch eine Eisenbahn verbunden ist, Sitz der Holländischen Behörden, zugleich aber auch einer der wichtigsten Handelsplätze Asiens, der die javanischen Landesprodukte exportiert, um dafür vorwiegend europäische Waren zu importieren. Außer nach Holland richtet sich

der Verkehr der Stadt namentlich nach den britischen Kolonien. — Samarang (50 000 E.) ist ebenfalls durch Eisenbahn mit dem Inneren verbunden. — Surabaya (90 000 E.) ist Hauptstapelplatz für Ostjava und Madura, und wetteifert mit der Hauptstadt bezüglich der Handelsblüte. —

§ 370. 2) **Sumatra** (nebst Banka, Bilitong 2c), gegen 450 000 qkm und 3³/₅ Mill. E., ist im Südwesten wildes, dichtbewaldetes Gebirgsland, das in zahlreichen Gipfeln die Höhe der europäischen Pyrenäen (3400 m) erreicht, im Nordosten dagegen vorwiegend Flachland, das neben schiffbaren Strömen auch echt tropisches Klima und alle Produkte der Tropenwelt aufweist. Leider ist es den Holländern bis heute nicht gelungen, die Eingeborenen vollkommen zu unterwerfen und in ähnliche wirtschaftliche Beziehungen zu Europa zu bringen wie die Javanen. Namentlich die muhamedanischen Atschinesen im Nordwesten widerstrebten mit äußerster Hartnäckigkeit.

Palembang, nahe der Ostküste, und Padang an der Südwestküste, sind die wichtigsten Handels- und Hafenplätze, Kaffee, Gummi, Pfeffer, Kassia, Muskatnüsse und Muskatblüte, Nelken, Stuhlrohr, Reis, Büffelhörner 2c. exportierend. — Banka und Bilitong sind durch ihre Zinngruben berühmt.

3) **Borneo** (736 000 qkm) übertrifft an Ausdehnung das Deutsche Reich noch sehr bedeutend, ist aber nur schwach bevölkert (c. 2 Mill.). Ihre flachen Küstenniederungen sind auf weiten Strecken von tropischem Sumpfwald (Mangrovewald) bedeckt und oft überflutet. Das Innere dagegen ist von mächtigen Gebirgsketten (der Kini Balu 4000 m) und Gebirgswäldern eingenommen. Außer Nutzhölzern sind Kampfer und Kautschuk die Hauptprodukte. Übrigens lohnt Borneo aber auch die Kultur aller anderen tropischen Nutzpflanzen, und ebenso ist sein Mineralreichtum ein bedeutender. Die Herrschaft der Europäer ist aber in den meisten Gegenden nur eine nominelle, nnd so liegen die meisten Schätze der reichen Insel zunächst noch brache.

Im niederländischen (südlichen) Teile liegt an der Mündung des gewaltigen Barito-Flusses Bandschermassing, der Haupthandelsplatz. In dem unabhängigen, von einem Europäer regierten Radscha-Reiche Sarawak an der Nordwestküste ist Katsching der Hauptort. — Nordborneo, das bisher unter einheimischen Fürsten stand, scheint im Begriffe, in die Hand der Engländer überzugehen. — Die kleine kohlenreiche Insel Labuan, im Norden von Borneo, ist englisch. —

4) **Celebes** (200 000 qkm und 1 Mill. E.) ist durch große Golfe (von Tamini, Tomori und Boni) bis in sein Inneres leicht zugänglich, und daher weit besser kultiviert als Borneo und Sumatra. Die kleinen holländischen Vasallenstaaten, die auf der Insel bestehen, liefern dem Handel Kaffee, Gewürze, Sago, Reis, Hölzer, Muscheln sowie auch Gold, Schwefel und Salz. — Mangkassar im Süden, mit gutem Hafen, und Manado im Norden sind die Haupthandelsplätze.

5) Die **Molukken** (c. 52 000 qkm und gegen ½ Mill. E.) — Halmahera, Ternate, Ceram, Buru, Amboina, Banda 2c. — sind meist vulkanische Inseln, die außer Gewürznelken und Muskatnüssen auch Sago, Kakao, Chinagras, Nutzholz 2c. erzeugen.

Ternate und Amboina auf den gleichnamigen Inseln sind die Haupthandelsplätze.

6) Die **Kleinen Sunda-Inseln** (92 000 qkm und 1½ Mill. E.) — Bali, Lombok, Sumbawa, Sumba, Flores und Timor (West-Timor) — sind ebenfalls großenteils vulkanisch und erzeugen die gewöhnlichen tropischen Produkte, namentlich Farbhölzer. Die malayischen Bewohner stehen zum Teil noch auf sehr tiefer Kulturstufe, und die Herrschaft der Niederländer ist zum Teil nur eine nominelle.

7. Die Staaten der hinterindischen Halbinsel.

§ 371. Die hinterindische Halbinsel, 2⅕ Mill. qkm (c. 40 000 Q.M.) und etwa 37 Mill. Bewohner enthaltend, ist im allgemeinen reicher gegliedert als die vorderindische. Durch mächtige, von Urwäldern bedeckte und von wilden Bergvölkern bewohnte Gebirge war sie aber bisher den Europäern in den meisten Teilen unzugänglich, und die Kultur ihrer Bewohner ebenso wie die Produktion ihres Bodens steht zunächst noch auf einer niedrigen Stufe. Einen großen Teil der westlichen Küstengegend haben die Engländer, einen kleinen Teil der Ostküste die Franzosen in Besitz genommen, und beide Mächte sind augenscheinlich bemüht, ihren Einfluß daselbst noch weiter auszudehnen. Die großen, teilweise freilich kataraktenreichen Ströme — Songka, Mekong, Menam und Irawadi — bieten dazu ein verhältnismäßig gutes Mittel dar. Das Klima ebenso wie die Produktion ist echt tropisch. Die Bewohner — die Indochinesen — sind eine Mischlingsrasse aus Mongolen und Malayen, die letzteren finden sich aber im Süden (auf Malakka) auch noch unvermischt. Gemäß den vier Hauptstämmen — der Birmanen, Siamesen (Thai), Anamiten und Kambodschen (Khom) — gliedert sich die Halbinsel in vier größere staatliche Territorien, während Malakka von kleinen Malayenstaaten eingenommen wird.

I. Das Königreich Anam.

§ 372. Das Königreich Anam, 440 000 qkm und 21 Mill. E., ist der Bevölkerung nach der größte unter den hinterindischen Staaten. In seiner gesamten Kultur lehnt es sich eng an China an, während es in politischer und wirtschaftlicher Beziehung (seit dem Kriege von 1874) mehr und mehr der Herrschaft Frankreichs anheimgefallen ist. Die nördliche Provinz Tongking ist eine der reichsten Fruchtebenen Asiens, und das Land könnte dem Welthandel namentlich große Mengen von Reis, Teakholz, Baumwolle, Seide ꝛc. liefern.

Wichtiger als die Hauptstadt Huë (50 000 E.) ist der große Handelsplatz Kescho (150 000 E.), im Tongking, dem Haiphong als Hafen dient.

II. Das Königreich Kambodscha,

84 000 qkm und $^{9}/_{10}$ Mill. E., steht unter französischem Protektorat, und ist kaum noch als ein selbständiger Staat zu betrachten. Das Hauptprodukt ist Reis. Die Hauptstadt heißt Udong.

III. Das Königreich Siam.

§ 373. Siam, 727 000 qkm und $5^3/_4$ Mill. E., früher ähnlich wie Anam stark unter chinesischem Einflusse stehend, öffnet sich heute allmählich der europäischen Kultur. Das Land ist äußerst fruchtbar, aber noch zum geringsten Teile bebaut. Seine Haupterzeugnisse sind Reis, Zuckerrohr, Pfeffer, Sesam, Fische, Salz, Teakholz und Gold.

Die Hauptstadt Bangkok (600 000 E.), auf zahlreichen, während der tropischen Regen größtenteils überschwemmten Inseln unfern der Menam-Mündung erbaut, ist eine Art ostasiatisches Venedig, dessen Kanäle von chinesischen Dschonken und europäischen (auch siamesischen) Dampfern reich belebt sind. Die Hauptexportartikel des Hafens sind: Reis, Sapan-, Rosen- und Teakholz, Baumwolle, Pfeffer, Sesam, Kardamom, Fische, Muscheltiere, Vogelnester, Büffelhäute 2c.; die Hauptimportartikel: Leinen-, Baumwollen- und Metallwaren, Opium und Getränke. Die Schiffahrtsbewegung beträgt 450 000 t.

IV. Das Königreich Birma.

§ 374. Birma, 457 000 qkm und 4 Mill. E., lehnt sich unter den hinderindischen Staaten am meisten an das indische Kaisertum an, von dem es auch nur durch unbedeutende Naturschranken getrennt ist, und an das es bereits sein ganzes Küstengebiet (Britisch-Birma) verloren hat. Das Land ist im Norden und Osten gebirgig und von üppigem Urwald (voller Tiger und Elephanten) bedeckt, im Süden, entlang den großen Strömen, aber flacher, und besser angebaut. Die Produkte sind ähnliche wie in Vorderindien (Reis, Teakholz, Baumwolle). Bezüglich der Regierungsform ist Birma einer der ärgsten Despotenstaaten, in dem der König ein Blutregiment führt.

Mandalay (100 000 E.) ist die gegenwärtige Hauptstadt.

8. Das französische Kolonialreich in Asien.

§ 375. Während die fünf französischen Küstenpunkte in Vorderindien — Mahé, Karikal, Pondichéry, Yanaon und Chandernagor — infolge ihres beschränkten und von englischem Gebiete umschlossenen Hinterlandes (insgesamt 490 km, wenig mehr als eins der kleinsten deutschen Fürstentümer) und infolge der Konkurrenz der großen britischen Handelsplätze noch bedeutungsloser erscheinen müssen als die dortigen portugiesischen Besitzungen, so haben die Franzosen im Jahre 1862 auf der hinterindischen Halbinsel ein Gebiet erworben, das eine viel höhere Beachtung verdient.

Das französische **Cochinchina** mißt gegen 60 000 qkm (ziemlich 1100 Q.M.) und zählt etwa $1^2/_3$ Mill. E. Als das alluviale Deltaland des mächtigen Mekong-Stromes hat es zwar ein sehr ungesundes Klima, aber zugleich auch eine reiche Produktionskraft und eine ungemein günstige Lage für die weitere Ausdehnung der französischen Verkehrsbeziehungen mit dem hinterindischen Binnenlande. Schon gegenwärtig wirft die Kolonie der französischen Regierung durch ihren Produktenreichtum (Reis, Baumwolle, Zucker-

rohr, Pfeffer, Tabak, Kokosnüsse rc.) einen erheblichen Reinertrag ab. Übrigens erklärt man in Frankreich aber sehr offen, daß die Annexion der übrigen Distrikte von Anam (besonders des Tongking) nur eine Frage der Zeit sei.

Saïgon (82 000 E.), die Hauptstadt, liegt unfern der Mekongmündung an dem Flusse Doneaï, der bis hierher zur Flutzeit von den größten Seeschiffen befahren werden kann, und vermittelt fast den gesamten Handel der Kolonie, der sich ganz besonders nach den großen ostasiatischen Häfen richtet.

9. Das britische Kolonialreich in Asien.

§ 376. Die Engländer beherrschen in Asien ziemlich 4 Mill. qkm und ziemlich 250 Mill. Menschen, hinsichtlich der Fläche also etwa 1/11, hinsichtlich der Bevölkerung aber weit mehr als 1/4 des Erdteils.

I. Das Kaiserreich Indien

nebst seinen 400 bis 500 Vasallenstaaten erstreckt sich über reichlich 3 4/5 Mill. qkm (ziemlich 70 000 Q.M.) und ist von 252 1/2 Mill. Menschen bewohnt. An Ausdehnung steht es zwar hinter Kanada und Australien zurück, an Bevölkerungszahl und an wirtschaftlicher Bedeutung überragt es aber alle anderen britischen Besitzungen unendlich. Das Mutterland wird von Indien in der Flächengröße 13mal, und in der Bevölkerungsziffer 7mal übertroffen, so daß man wohl von der Herrschaft eines Zwerges über einen Riesen reden könnte.

§ 377. Vorderindien ist die unvollkommenste unter den asiatischen Halbinseln, da es nur auf zwei Seiten vom Meere (dem Bengalischen und Arabischen Meere) umgeben ist, und dagegen auf der dritten, an seiner ganzen breiten Basis, eng mit der Rumpfmasse des asiatischen Kontinents verwachsen ist. Wenn es nichtsdestoweniger fast inselartig von dem übrigen Asien abgeschlossen und als eine Welt für sich erscheint, so dankt es dies den ungeheuren Gebirgswällen des Himalaya, des Hindukusch und der Suleimankette, die es gegen seine Nachbarländer begrenzen. Nur nach Nordosten (gegen Birma hin) ist die Grenze offener, und hier hat sich die britische Herrschaft deshalb auch leicht über einen Teil Hinterindiens ausbreiten können. Die angedeuteten Grenzverhältnisse verweisen den indischen Verkehr aber in erster Linie auf den Seeweg, und neben den eigentümlichen sozialen und politischen Verhältnissen des Landes macht dieser Umstand die Position der Briten in Indien zu einer außerordentlich festen.

§ 378. Hinsichtlich seiner Bodengestalt zerfällt Indien in die Alpenlandschaften des Himalaya, in die große Alluvialebene des Ganges und Indus, und in das Plateau von Dekhan (c. 600 m hoch). Die beiden erstgenannten Bodenabschnitte sind durch den Sumpfwaldgürtel des sogenannten Taraï von einander getrennt, der letztgenannte aber ist von beträchtlichen Randgebirgen umgeben — von der Vindhiakette im Norden, den westlichen Ghats an der Malabarküste, den östlichen Ghats an der Koromandelküste und dem Nilgherry-Gebirge (2640 m) im Süden —, die oft nur

durch beschwerliche Pässe zu überschreiten sind (Eisenbahnübergänge von Bombay!).

Die Gebirgsumwallung der Halbinsel ist gewissen Gegenden häufig dadurch verderblich, daß sie die Monsunregen, in deren Bereich ganz Indien fällt, von ihnen abhält und dadurch Dürre und Hungersnot verursacht, der zuweilen Millionen Menschen zum Opfer fallen. Überhaupt sind die Niederschläge in Indien nur der Küste, dem Himalayagebirge und der unteren Gangesebene (Bengalen) in einer überschwenglich reichen Fülle zugemessen, das Innere des Dekhan ist im allgemeinen nur durch künstliche Bewässerungsanlagen (Tanks, d. h. künstliche Wasserreservoirs, und Kanäle) fruchtbar, und zwischen dem Indus und dem Dekhan breitet sich sogar die Wüste Thar aus. Die Temperatur Indiens unterscheidet sich von der echt tropischen durch ihre weit auseinanderliegenden Extreme, was für die Leistungsfähigkeit der Bewohner ohne Zweifel als ein günstiger Umstand betrachtet werden muß. Die Küstenländer und Ceylon machen aber auch hierin eine Ausnahme.

Von den mächtigen Strömen Indiens bildet der ruhig fließende, mächtige Ganges nebst seinen Nebenflüssen Dschamna, Gumti, Gagra ꝛc. eine prächtige binnenländische Schiffahrtsstraße dar. In minderem Grade ist dies der Fall bei dem Indus und bei den Plateauströmen Mahanadi, Godavari, Kistna (Krischna), Kavari und Narbudda.

§ 379. Die **Bevölkerungsverhältnisse** liegen der englischen Herrschaft in Indien ungemein günstig, obwohl die Engländer (in ganz Indien kaum 120 000) und das fremde Joch von den Eingeborenen im allgemeinen bitter gehaßt werden. Die beiden Menschenrassen, welche Indien bewohnen, haben sich nur in den gemeinen Hindus (c. 60 %) zu einer ziemlich gleichartigen Einheit vermischt. Die Kaste der Brahmanen sowie die Radschputen sind reine Mittelländer (Arier), die Tamulen, Kanaresen, Telingas ꝛc. des Südens dagegen wenigstens der Sprache nach ziemlich unvermischte Drawidas geblieben. Als Kaufleute spielen in Indien die Parsi eine große Rolle. Die Glaubensspaltung in Brahmaisten und Muhamedaner (die Zahl der Buddhisten ist im eigentlichen Indien gering) kam den Engländern bei dem großen Aufstande 1857 sehr zu statten. Die Gliederung der Bevölkerung in streng gegen einander abgeschlossenen Kasten (Brahmanen, Kschatryas, Vaischyas und Sudras) macht die Bevölkerung äußerst widerstandsfähig gegen die Einführung europäischer Lebensanschauung und Sitte, erschwert aber dagegen sehr eine einheitliche nationale Erhebung, um so mehr, als die englische Politik es versteht, die Mitglieder der oberen Kasten wenigstens teilweise zu Freunden zu machen. Die stärkste Stütze der englischen Macht liegt aber in der Zersplitterung Indiens in eine ungeheure Zahl von kleineren und größeren Staaten. So wie diese politische Einheitslosigkeit es der Englisch-Ostindischen Kompagnie einst möglich machte, das ganze ungeheure Gebiet stückweise zu annektieren, so macht sie es noch heute den Engländern möglich, mit Hilfe einer geringfügigen Beamten- und Truppenzahl 250 Millionen feindlich gesinnte Eingeborene unter ihrer Botmäßigkeit zu halten. Hierbei muß freilich auch der hohen Qualität der britischen Regierungs- und Verwaltungsbeamten das höchste Lob gespendet werden. Insofern

die englische Herrschaft den Indern Frieden zwischen den Kleinstaaten, Befreiung von Bedrückung durch verschwenderische Fürsten, Beseitigung des Räuberunwesens, gute Gerechtigkeitspflege, Hebung der Volksbildung 2c. gebracht hat, muß dieselbe überhaupt als eine wahre Wohlthat für das Land angesehen werden.

§ 380. Bezüglich seiner **Produktionsverhältnisse** zwar wurde Indien unter der Herrschaft der Kompagnie (bis 1857) lediglich zum Vorteile Englands bewirtschaftet und ausgebeutet. Neuerdings aber hat man auch in dieser Hinsicht das Wohl Indiens als das Hauptziel der indischen Wirtschaftspolitik anerkannt. Während Indien in den früheren Zeiten nichts als ein großes Treibhaus zur Erzeugung von Rohprodukten war, so ermöglicht man gegenwärtig auch das Emporblühen einer einheimischen Industrie, und als einzigen — immer noch sehr reichen — Lohn für die Mühe der Herrschaft über das große Land, nimmt man gegenwärtig nur die Vorteile in Anspruch, welche die festen Handelsbeziehungen zwischen der Kolonie und dem Mutterlande gewähren. Die Haupterzeugnisse des Landes sind gegenwärtig: Reis, Weizen, Gerste, Opium, Baumwolle, Jute, Seide, Lein- und Sesamsaat, Kaffee (an der Malabarküste), Zucker, Thee (in Assam und Sikkim), Tabak, Chinin (in Sikkim und im Nilgherry-Gebirge) Cardamom, Gewürze, Betel, Salpeter und Borax, Steinkohlen 2c. Daneben hat sich aber auch die alte indische Textilindustrie wenigstens teilweise wieder aufgerafft, um mit europäischen Betriebsmitteln (Dampf, Maschinen 2c.) die Konkurrenz mit der englischen aufzunehmen. Es gilt dies namentlich von der Baumwollenindustrie (1878: 1⅓ Mill. Spindeln), die in Bombay, und von der Juteindustrie, die in Kalkutta rasch zu einer hohen Entfaltung gelangt ist. Die alten Gewerbszweige der Bijouteriewarenverfertigung, Elfenbeinschnitzerei 2c. haben sich durch die orientalische Prachtliebe der zahlreichen indischen Fürsten immer am meisten auf einer gewissen Höhe gehalten.

§ 381. Der gesamte **Außenhandel Indiens** beläuft sich auf nahe an 2000 Mill. M., so daß also Indien in dieser Hinsicht unter den asiatischen Ländern obenansteht. Wenn dabei die Ausfuhr die Einfuhr um c. 300 Mill. M. übertrifft, so ist dies einerseits wohl als ein Zeichen von der geringen Konsumtionsfähigkeit der indischen Bevölkerung (namentlich der armen Pächter und Bauern!) anzusehen, andrerseits hat dies aber die bemerkenswerte Folge, daß sich alljährlich große Mengen von edlen Metallen (namentlich Silber) nach Indien bewegen und von dem Lande absorbiert werden. Der bei weitem größte Anteil (72%) an dem indischen Außenhandel fällt natürlich auf England und China. Der Baumwollenexport beziffert sich ebenso wie der Opiumexport auf c. 250 Mill M., so daß also jeder dieser Artikel zum indischen Gesamtexport gegen 20% beiträgt. Ihnen zunächst stehen durch ihre Wertziffern Reis, Jute und Indigo.

Auf den Bau von Eisenbahnen (13 000 km) hat die Regierung alle wünschenswerte Energie verwendet, so daß Indien auch darin das bestausgestattete Land Asiens ist. Namentlich sind mehrere große Transversalbahnen vollkommen fertig gestellt. Ebenso sind die Straßen, unter der britischen Herrschaft in den meisten Landesteilen vorzügliche geworden.

§ 382. **Handelsplätze:**

1) In der Präsidentschaft Bengalen: Kalkutta (c. 1 Mill. E.) liegt an einem der innersten Winkel des Golfes von Bengalen und an einem der Hauptmündungsarme des Ganges (am Hugly) der zwar eine gefahrvolle Einfahrt bietet, der aber zugleich die natürliche Eingangspforte zu der reichsten und dichtestbevölkerten der indischen Provinzen bildet. Aus einem militärischen Stützpunkte der englischen Herrschaft in Indien (Fort Williams) hat es sich rasch zur Hauptstadt des weiten Reiches in politischer (als Sitz des Vicekönigs) wie in kommerzieller Beziehung entwickelt. Trotz des ungesunden Klimas wohnen gegen 20 000 Europäer in der Stadt, und neben Bombay ist Kalkutta die wichtigste Vermittlerin des gewaltigen britisch-ostindischen Handels, Bombay bisher namentlich hinsichtlich des Imports und hinsichtlich des Verkehrs mit China beträchtlich überragend. Selbstverständlich spielen in seinem Import die englischen Baumwollengewebe und andere Industrieartikel die Hauptrolle; in seinen Export dagegen Opium, Reis, Weizen, Leinsaat, Indigo, Baumwolle, Jute, Seide, Thee, Ricinusöl, Salpeter, Häute und Felle rc. Kalkutta ist auch der Sitz der großen indischen Geldinstitute. — Dakka (70 000 E.), an einem Mündungsarme des Bramaputra, liefert feine Baumwollen- und Seidenwaren. — Dardscheiling, in Britisch-Sikkim, hat in seiner Nähe große Thee- und Chinchonakulturen und ist Hauptstapelplatz der nach Tibet gehenden Waren. — Murschidabad (70 000 E.) ebenso wie Patna (180 000 E.), am Ganges, treiben Flußschiffahrt und Handel mit Reis, Opium, Seide, rc. — Nagpur (80 000 E.) und Amrawati sind die Hauptplätze der sogenannten Centralprovinzen. — Benares (c. 200 000 E.), am Ganges, Hauptwallfahrtsort der Inder und Hauptsitz ihrer Gelehrsamkeit, ist zugleich erster Binnenhandelsplatz des Reiches, dessen Industrie an feinen Geweben, Bijouteriewaren rc. ebenfalls bedeutend ist. — Mirzabur ist ein wichtiger Baumwollenmarkt. — Allahabad (c. 150 000 E.), an der Vereinigung der Dschamna mit dem Ganges, und an einer der wichtigsten Eisenbahnkreuzungen, ist ebenso wie Benares ein großer Wallfahrtsort, nicht aber zugleich ein so bedeutender Handelsplatz („Pilger- und Bettlerstadt“). — Laknau (c. 300 000 E.), am Gumti, die Hauptstadt des ehemaligen Königreichs Audh, hat aus der Glanzzeit ihrer verschwenderischen Fürsten neben ihren Prachtbauten auch einen Teil ihrer Industrie in feinen Baumwollen- und Wollengeweben, in Schmucksachen, Papier rc. bewahrt. — Kanpur (130 000 E.), am Ganges, fertigt Lederwaren, Schmucksachen, Seife rc. — Agra (c. 160 000 E.), an der Dschamna, ist ein Hauptmarkt für Baumwolle, Salz rc. — Delhi (170 000 E.), ebenfalls an der Dschamna, die alte Großmogul-Residenz, ist noch heute der Centralpunkt des geistigen Lebens der indischen Muhamedaner und als solcher zugleich durch typographische Gewerbe ausgezeichnet. — Amritsar (c. 150 000 E.) sowie Lahore (c. 110 000 E.) sind als Industriestädte wichtig; Pischawar (70 000 E.), vor den Kaibarpässen, und Multan (60 000 E.) als Grenzhandelsplätze.

In dem Schutzstaate Kaschmir (206 000 qkm. und 1½ Mill. E.), der von den großartigen Hochgebirgslandschaften des Himalaya, daneben aber auch von lieblichen, produktenreichen Thallandschaften eingenommen wird, ist

die Hauptstadt Srinagar (150 000 E.) durch Shawlfabrikation sowie durch Seiden- und Goldverarbeitung ausgezeichnet.

In dem sogenannten Radschputen- und Maharatten-Staaten, deren selbständige innere Verwaltung gegenwärtig eine ganz vorzügliche ist, von denen aber besonders die letzteren eine erbitterte Feindschaft gegen die Engländer hegen, sind Bharatpur, Jaipur und Udeipur sowie Gwalior (200 000 E.) und Baroda (150 000 E.) die Haupthandelsplätze, namentlich in Baumwolle, Opium, Indigo ꝛc. —

In Britisch-Birma, das den größeren Teil der hinterindischen Westküste und namentlich die fruchtbare Ebene am unteren Irawadi umfaßt, und das der Präsidentschaft Bengalen einverleibt ist, liegt der wichtige Hafen Rangun (100 000 E.), an einem gut schiffbaren Deltamündungsarme des Irawadi, bezüglich des Reisexportes der erste Hafen Indiens. — Auch Akyab, Bassein und Mulmein (54 000 E.) sind wichtige Reishäfen.

§ 383. Die **Himalayastaaten Bhutan** (mit der Hauptstadt Tassisudon) und **Nepal** (147 000 qkm und 3 Mill. E., mit der Hauptstadt Katmandu) haben den Schein vollkommener Selbständigkeit bewahrt, sind aber in ihrer ganzen Existenz von ihrem guten Verhalten gegen die Engländer abhängig. Produkte der Viehzucht, Reis, Weizen, Gerste, Obst, Eisen und Kupfer liefert namentlich Nepal in beträchtlichen Mengen. —

§ 384. 2) In der Präsidentschaft Bombay: Bombay (755 000 E.), auf einer Insel an der Westküste Indiens und an einer großen und sicheren Bucht, zugleich aber auch dem Suezkanale und dem europäischen Mutterlande erheblich näher liegend als Kalkutta, macht gegenwärtig sehr ernstlich Miene, die Hauptstadt in der Handels- und Schiffahrtsbewegung (1 2/3 Mill. t) zu überflügeln, namentlich seit es mit dem Binnenlande durch mehrere große Eisenbahnlinien in Verbindung gesetzt worden ist. Sein Export, der schon seit lange bedeutender ist als derjenige Kalkuttas, erstreckt sich besonders auf Baumwolle, Opium, Wolle, Hanf, Coir (Cokosfasern), Kaffee, Tabak ꝛc. Zugleich muß Bombay auch als die erste Industriestadt Indiens gelten, besonders durch seine großen Baumwollenspinnereien. — Surate (c. 120 000 E.) ist durch Baumwollenkultur und Baumwollenhandel bedeutend; Ahmedabad (130 000 E.) sowie auch Haiderabad (c. 50 000 E.), am Indus, durch Handel mit Indigo, Opium ꝛc. und durch nationale Industriezweige (Gold- und Silberwirkerei, Seiden und Mousselinweberei, Elfenbeinschnitzerei ꝛc.). Karatschi (c. 60 000 E.) ist ein rasch aufblühender Hafen westlich von dem Indusdelta, der namentlich Baumwolle exportiert. — Punai (150 000 E.), im Südosten von Bombay, an der Transversalbahn nach Madras, treibt bedeutenden Produktenhandel.

§ 385. 3) In der Präsidentschaft Madras: Madras (400 000 E.), an offener, gefährlicher, durch starke Brandung zuweilen (bei Nordostmonsun) unnahbarer Rhede, ist durch seine guten Verbindungen mit dem produktenreichen Binnenlande doch der dritte Haupthandelsplatz Indiens, der namentlich viel Schiffsbauholz (Teakholz), Cerealien, Zucker, Indigo, Baumwolle und Felle exportiert, um dafür englische Stückgüter ꝛc. zu importieren. — Coconada, am Delta des Godavari, und ebenso Tutticorin, nahe der Südspitze Indiens, sind durch Baumwollenexport, Kochin, Mahé (französisch!),

Kananur und Mangalur durch Kaffeeexport von Bedeutung. — Tinnevelly, ganz im Süden, ist ein wichtiger binnenländischer Baumwollenmarkt. — Weiter nordwärts sind Meissur und Bangalur (150 000 E.) die binnenländischen Hauptmärkte. — In dem tributären Nizam-Staate ist Haiderabad (200 000 E.) Hauptstadt und Hauptmarkt, und nahe dabei liegt das durch seine Diamantschleifereien berühmte Golkonda.

II. Ceylon.

§ 386. Die Insel Ceylon mißt 64 000 qkm (1162 Q.M.) und enthält 2²/₃ Mill. E. In der Südhälfte sehr gebirgig, genießt die Insel ein echt tropisches Klima und erzeugt alle tropischen Produkte, namentlich ist sie aber durch ihre Kaffee- (8% der Gesamtproduktion der Erde), Zimmet-, Kokospalmen-, und Chinarinden-Kultur sowie durch ihre Graphitgruben und ihre Perlenfischerei von höchster Bedeutung. Die Bewohner sind im Flachlande buddhistische Singhalesen (ein Hindustamm), in den Bergen wilde drawidische Veddahs. Die Handelsbewegung der Insel beziffert sich auf gegen 240 Mill. M. — Colombo (100 000 E.) mit einem durch Molenbau gesicherten Hafen, in den aber nur mäßig große Schiffe (5 m) einlaufen können, ist der Hauptstapelplatz der genannten Landesprodukte, mit einer Schiffahrtsbewegung von 1¹/₅ Mill. t. — Galle (50 000 E.), unfern der Südspitze, ist eine der wichtigsten Dampferstationen des Indischen Oceans. —

III. Die Straits-Settlements.

§ 387. Die sogenannten Straits-Settlements umfassen mehrere Küstenpunkte und Inseln an der Straße von Malakka — namentlich Pulo Pinang, Malakka und Singapore. — Dieselben haben nur etwa 3700 qkm und ¹/₃ Mill. E., durch ihre Lage sind sie aber für den englischen Handel von höchster Wichtigkeit, und namentlich dienen sie zugleich mit dazu, die Hauptpassage von Indien nach China zu beherrschen.

Pulo Pinang (Georgetown) ist der Hauptstapelplatz für die Produkte der Halbinsel Malakka (Zinn, Pfeffer, Zucker, Opium, Benzoëgummi, Guttapercha, Muskatnüsse, Kopra, Hausenblase, Stuhlrohr ꝛc). — Malakka ist wichtig als Zinnhafen. — Singapore (100 000 E.), das an der äußersten Südspitze Asiens auf einer Insel liegt, und an dem die frequenteste Straße aus dem Indischen nach dem Großen Oceane vorüber führt, ist in wenigen Jahrzehnten aus einem berüchtigten Piratenschlupfwinkel zu einem asiatischen Welthandelsplatze ersten Ranges emporgewachsen. Namentlich in Gewürzen (Pfeffer), Gambir, Sago, Kopra, Zinn, Droguen wird, bedeutender Umsatz bewirkt. Die Einwohner und namentlich auch die Kaufleute sind vorwiegend Chinesen. Europäer giebt es nur wenige Hunderte. —

Über Hongkong vergl. § 359, über Labuan, § 370, über Aden § 396, über Cypern § 397.

10. Die ost-iranischen Chanate.

§ 388. 1) **Afghanistan**, c. 720 000 qkm (13 000 Q.M.) und 4 Mill. E., ist ein Staat, dem jede Berührung mit dem Meere fehlt, und der teils durch mächtige Bergketten (Suleimankette und Hindukusch), teils durch Wüsten und Steppen von seinen Nachbarstaaten getrennt wird. Im Inneren ist das Land, das den nordöstlichen Teil des Plateaus von Iran einnimmt, selbst vorzugsweise aus Steppen und Wüsten zusammengesetzt. Nur die reichbewässerten und wohlbebauten Oasenlandschaften erzeugen eine große Fülle von Produkten: Seide, Baumwolle, Mais, Weizen, Gerste, Früchte, Nüsse, Krapp, Hanf 2c. — Der Überschuß an Landesprodukten wird zumeist durch die berühmten Kaibarpässe nach Indien geführt, wogegen indische Baumwollengewebe, englische Artikel, Thee, Salz und Indigo zumeist auf demselben Wege eingeführt werden. Der gesamte Umsatz im Verkehre mit Indien beträgt etwa 30 Mill. M. — Der herrschende Volksstamm der Afghanen (75 %) verrät durch zahlreiche tüchtige Eigenschaften seine arische (mittelländische) Herkunft, er neigt sehr aber zu mittelalterlicher Selbsthilfe und zu Gewaltthätigkeit. Die beiden anderen Hauptelemente der Bevölkerung sind die persischen Tadschiks und die Hindus, erstere vorwiegend Ackerbauer und Handwerker, letztere verachtete Händler.

Die Hauptstadt Kabul, am gleichnamigen Nebenflusse des Indus; Kandahar, in einem Seitenthale des Hilmend; und Herat, in dem sehr fruchtbaren Thale des Heri Rud („ein in Sand gefaßter Edelstein"), sind zugleich die Hauptkreuzungspunkte der Karawanenstraßen, als solche mit großen Bazars und Karawanserais sowie auch mit einiger Textil-, Waffen- und Lederindustrie ausgestattet.

§ 389. 2) **Belutschistan**, 277 000 qkm (5000 Q.M.) und 350 000 E., mit unwirtlichen Wüstenlandschaften an das Arabische Meer rührend, sonst aber ganz ähnlich wie Afghanistan umgrenzt, ist in seiner ganzen Natur dem Nachbarlande aufs engste verwandt, nur haben die anbaufähigen, fruchtbaren Thallandschaften hierselbst eine noch weit geringere Ausdehnung als dort. Die Bewohner — teils den Afghanen verwandte Belutschen, teils drawidische Brahuis — treiben vorwiegend Viehzucht, häufig genug aber auch daneben Räuberei. Die einzelnen Stämme stehen übrigens nur dem Namen nach unter dem Khan von Kelat. Der kriegerische wie der friedliche Verkehr mit Indien erfolgt namentlich durch den berühmten Bolanpaß.

Kelat ist der Konzentrationspunkt aller wichtigen Karawanenstraßen.

3) **Kafiristan**, 52 000 qkm (940 Q.M.) und 1 Mill. E., umfaßt den größten Teil der Schneeketten und Hochgebirgsthäler des Hindukusch, der von Siaposch-Kafirs bewohnt und vom großen Verkehre gemieden wird.

11. Das Königreich Persien.

§ 390. Bei einer Größe von ziemlich 1²/₃ Mill. qkm (30 000 Q.M.) hat Persien nur eine Volkszahl von 6 Millionen. Infolge seiner kontinentalen Lage ist es außerhalb der regen- und quellenreicheren Gebirgslandschaften,

die zumeist am Rande liegen, und die das Land zugleich gegen die Türkei, Rußland, Chiwa, Afghanistan und Belutschistan abgrenzen helfen, arm an Luft- und Bodenfeuchtigkeit, so daß es ganz ähnlich wie die ost-iranischen Chanate zu einem großen Teile von Wüsten und Steppen eingenommen wird. Bezüglich des Verkehrs mit dem Auslande muß es als eine besonders ungünstige Gestaltung des Landes betrachtet werden, daß auch die Küsten des Kaspischen Meeres und des Persischen und Arabischen Golfes vom Binnenlande her meist nur durch schwierige Gebirgspassagen zu erreichen sind.

Die Wüsten und die Bergkämme im Inneren bedingen — fast ähnlich wie in Afghanistan und Belutschistan — eine große Selbständigkeit und Verschiedenheit der einzelnen Provinzen, und eine straffere Konzentration der wirtschaftlichen und politischen Kräfte des Landes und Volkes würde auch einem anderen als dem gegenwärtigen Regimente — das sich in der Hauptsache nur durch das schiitische Priestertum erhält — schwer werden. In den einzelnen Provinzen paralysieren Beamte und Steuerpächter durch ihre Erpressungen die Produktionsfähigkeit ganz ähnlich wie in der Türkei. Weizen, Reis, Baumwolle, Edelfrüchte, Rosinen, Sesam, Krapp, Rosenöl und Seide sind die wichtigsten Naturprodukte des Landes; Teppiche, Shawls, Stickereien und Waffen ꝛc. die wichtigsten Industrieartikel. Weil der Perser im allgemeinen sehr bedürfnislos ist, und infolge seiner — aus der großen historischen Vergangenheit erklärlichen — Nationaleitelkeit nur für Schmuck, schöne Kleider, schöne Waffen ꝛc. eine große Vorliebe besitzt, so fehlt zu einem höheren Emporblühen der einheimischen Industrie ebenso wie zu einem lebhafteren Aufschwunge des Handels eine sehr wesentliche Anregung. Es erklärt sich auf diese Weise, daß Persien z. B. hinsichtlich seines Außenhandels (33 Mill. M.) noch weit hinter dem hinderindischen Königreiche Siam steht. Die binnenländischen Verkehrsstraßen sind zumeist im elendesten Zustande und nur von Lasttieren und Trägern zu passieren.

§ 391. Teheran (200 000 E.), am Fuße des Elbursgebirges, ist im wesentlichen nur als Regierungssitz von Bedeutung. — Balferusch ist durch seinen Hafen am Kaspisee, Rescht (60 000 E.) durch seinen Seidenhandel und seine Seidenstickerei wichtig. — Tabris (120 000 E.), unter den persischen Städten dem Schwarzen Meere und seinem Hafen Trapezunt am nächsten liegend, ist der wichtigste Handelsplatz Persiens, zugleich auch durch verhältnismäßig lebhafte Industriethätigkeit ausgezeichnet. — Hamadan (30 000 E.), an der Karawanenstraße von Teheran nach Bagdad, genießt durch Lederbereitung; Kaschan, an der Straße von Teheran nach Isfahan, durch Waffen- und Metallwarenindustrie sowie durch Shawl- und Brokatweberei ꝛc. einen höheren Ruf. — Isfahan (60 000 E.) ist der bedeutendste Handelsplatz im Mittelpunkte des Reiches, mit großen Karawanserais und Bazaren, sowie mit Industrie in Baumwolle, Seide, Leder, Metallen ꝛc. — In Chorasan, der nordöstlichen Berglandschaft Persiens, ist Mesched, die heilige Stadt der Schiiten (60 000 E.), durch starken Karawanenhandel und durch Baumwollen- und Seidenweberei ausgezeichnet. — Jesd (40 000 E.) ist ebenfalls ein Mittelpunkt zahlreicher Karawanenstraßen. — Die Häfen Bender Abbas, an der Straße von Hormus, und Abuschehr (20 000 E.), an der Küste des Berglandes von Farsistan, haben sehr

schwierige Verbindungen in das Innere, unterhalten aber lebhafte Dampferverbindungen nach Indien. — Schiras ebenso wie Firusabad liegen inmitten ihrer berühmten Rosengärten und erzeugen Rosenöl, Wein, Tabak, Seide 2c. —

12. Das Türkische Reich in Asien.

§ 392. Die asiatische Türkei hat eine Ausdehnung von nahezu 1 9/10 Mill. qkm (34 300 Q.M.) und eine Bewohnerzahl von mehr als 16 Mill. Mehr fast als dem einstigen großtürkischen Reiche in Europa fehlt ihr aber auch die geographische und ethnographische Einheit, und im Grunde genommen ist es außer der Regierung und Verwaltung des Sultans nur der muhamedanische Glaube, der die einzelnen Teile zusammenhält. Der Muhamedanismus mit seinem stereotypen „Kismeth!" (Schicksal!) und „Bukra inschallah!" (Morgen, wenn Gott will!) ist freilich zugleich auch die Quelle des Stumpfsinns und des Schlendrians, der das gesamte wirtschaftliche Leben der türkischen Länder durchdringt.

§ 393. 1) **Kleinasien** oder **Anadoli** ist ein Plateauland, das besonders an seiner westlichen Küste außerordentlich gegliedert und hafenreich ist, das aber in seinem Inneren durch aufgesetzte Gebirgszüge (Taurus, Antitaurus, Vulkan Erdschisch, Akdagh 2c.) mancherlei Verkehrshindernisse bietet und vielfach schon wüsten- und steppenhaft ist (Salzwüste von Konia 2c). In den Flußthälern und an den besser bewässerten Bergterrassen ist die Naturproduktion eine ungemein mannigfaltige, und hier gedeihen vor allem die köstlichsten Früchte (Feigen, Trauben, Orangen, Oliven 2c.), ebenso aber Baumwolle, Opium, Krapp, Anis, Cerealien, die verschiedensten Droguen, Knoppern 2c. Die Bergbauproduktion hätte wohl im Lande ebenfalls gute Chancen, dieselbe liegt aber ganz im argen.

Smyrna (150 000 E.), im innersten Winkel des nach im benannten herrlichen Golfes und inmitten der reichsten anatolischen Landschaften gelegen, ist die bedeutendste Hafen- nnd Handelsstadt der Levante. Mit ihrem näheren Hinterlande (dem Gedis- und Mendereśthale) steht sie durch zwei kurze Eisenbahnen, mit dem weiteren durch zahlreiche Karawanenstraßen, mit Marseille, Triest, Konstantinopel, Alexandrien 2c aber durch regelmäßige Dampflinien in Verbindung. Der Export des Hafens erstreckt sich vorzugsweise auf Knoppern, Baumwolle, Opium, Krapp, Öl, Feigen, Rosinen, Droguen, Badeschwämme 2c., der Import auf Baumwollengewebe, Tuche, Kurz- und Eisenwaren 2c. Die Schiffahrtsbewegung beträgt 1 1/2 Mill. t., der Handelsumsatz 180 Mill. M. Die Quaibauten des Smyrnaer Hafens gehören zu den großartigsten der Erde. Die Bevölkerung der Stadt bildet ein buntes Gemisch von Griechen, Türken, Armeniern, Franken und Juden. — Die Inseln Mytilene, Chios, Rhodus 2c. sind besonders durch Öl-, Wein-, und Südfruchtkultur wichtig. Manissa (60 000 E.) und Kassaba, am Gedis, bauen vorzugsweise Baumwolle; ebenso auch Adalia, Tarsus und Adama, in der Nähe der Südküste. — Kaisarieh (60 000 E.), in einem Seitenthale des Kisil Irmak und am Fuße des Erdschisch; Konia (30 000 E.); Engürieh (Angora, 40 000 E.) und Kjutahia (30 000 E.) sind die wichtigsten binnenländischen

Märkte und zugleich auch die Kreuzungspunkte der großen Karawanenstraßen. — Karahissar (30 000 E.) ist durch Opiumkultur und Opiumhandel bedeutend; Brussa (70 000 E.) durch Seidenkultur nnd Seidenhandel. — Skutari ist nur eine asiatische Vorstadt von Konstantinopel. — Unter den pontischen Häfen ist einzig Trapezunt (50 000 E.), das den Handel Armeniens und Persiens zu einem großen Teile in seiner Hand hat, von höherer Bedeutung.

§ 394. 2) **Armenien** ist im wesentlichen ein rauhes Hochgebirgsland, (der Schneekegel des Ararat 5171 m), das arm an Wald, aber reich an Weiden und an ungehobenen Mineralschätzen ist. — Die Hauptstadt Erzerum (55 000 E.) liegt an der Kreuzung der großen Karawanenstraßen von Trapezunt nach Tabris und von Kaukasien nach Kleinasien.

3) **Kurdistan** ist nur die südliche Fortsetzung des armenischen Hochlandes, die sich ziemlich rasch zum Tieflande von Mesopotamien abdacht. Hier ist als Hauptmarkt und Hauptstraßenkreuzungspunkt Diarbekir (40 000 E.) bemerkenswert.

4) **Mesopotamien** ist das ausdehnte Flachland am unteren Euphrat und Tigris, das zur Zeit des alten Niniveh und Babylon eine hohe Produktionskraft entfaltet hat, heute aber auf weiten Strecken öde liegt, teils als Steppe und Wüste, teils als Sumpf. Die Gegenden, welche noch heute Cerealien, Datteln und Früchte ꝛc. in großer Menge erbauen, entbehren brauchbare Abzugsstraßen, auch nachdem die Engländer auf dem Tigris regelmäßige Dampfschiffahrten eingerichtet haben.

Mossul (75 000 E.) und Bagdad (67 000 E.), beide am Tigris, sind die wichtigsten Handelsplätze und die Centralpunkte des persisch-syrisch-kleinasiatischen Karawanenverkehrs. — Basra (40 000 E.), am Schat-el-Arab, ist Seehafen, der namentlich mit Bombay Handelsbeziehungen unterhält, der aber durch die Mündungsbarre des Stromes nur kleineren Fahrzeugen zugänglich ist.

§ 395. 5) **Syrien** bildet den Übergang von den kleinasiatischen nach den arabischen Plateaulandschaften (der Libanon 3000 m). Ebenso neigt auch sein subtropisches Klima bereits stark dem Wüstenklima zu. In den besser bewässerten Gegenden erzeugt das Land alle Produkte Kleinasiens: Cerealien, Feigen, Trauben, Oliven, Baumwolle ꝛc. Die berühmten Cedernwälder des Libanon sind heute bis auf dürftige Reste verschwunden.

Haleb (Aleppo, 75 000 E.) liegt in dem Vereinigungspunkte der Karawanenstraßen von Kleinasien, Armenien und Mesopotamien und treibt bedeutenden Handel nach Iskanderun (Alexandrette), sowohl in Landesprodukten (Getreide, Wolle, Baumwolle ꝛc.), als auch in europäischen Industrieartikeln. — Damaskus (150 000 E.), am Fuße des Libanon inmitten der reichsten Fruchtgärten Syriens, ist in jeder Beziehung die erste Stadt des Landes, mit starkem Karawanenverkehr, dem nur die Suezkanaldampfer heute große Konkurrenz machen, großen Bazaren und namhafter Industrie in Baumwolle, Seide, Leder (Sattelzeug), Teppichen, ꝛc. Das Innere der Stadt bietet ein Bild türkischer Verwahrlosung. — Beirut (80 000 E.), der bedeutendste Küstenplatz Syriens, ist als sein Hafen anzusehen. — Saida (Sidon) und Sur (Tyrus), die alten phönizischen Haupthäfen, sind heute ohne alle Bedeutung. —

Jerusalem (30 000 E.), in baumloser, unfruchtbarer Gegend, dankt seine Bedeutung namentlich seinen Heiligtümern und ist dadurch auch der Haupthandelsplatz des südlichen Syrien. Sein schlechter Hafen ist Jaffa.

§ 396. 6) **Arabien** ist durch Meere und Wüsten in sehr bestimmter Weise von den Ländern des asiatischen Kontinents abgegrenzt. Durch ungeheure Wüstenstrecken im Inneren fehlt ihm aber ebenso die geographische Einheit, und wie es deshalb niemals mit den großen Reichen im Norden in einen festen Staatsverband gelangte, so bildete es auch niemals ein selbstständiges großes Reich. Auch die Türken beherrschen nur den Westen und den Nordosten, während im Innern und im Süden und Südosten unabhängige Araber- und Beduinenstämme hausen oder unabhängige Reiche bestehen. Der Mangel an Flüssen und Wasser und die Unsicherheit der Wege erschwert den Verkehr im Lande aufs äußerste. In den Oasen, die namentlich entlang der Küste des Roten Meeres und des Golfs von Aden einen zusammenhängenderen Gürtel bilden („Das glückliche Arabien!"), erzeugt das Land Getreide, Kaffee (Mokka!), Datteln, Balsamgewächse, Droguen 2c.; in dem weidereichen Plateaulande des Nedschd vorzügliche Pferde, die aber nicht verkäuflich sind, sowie Kameele, Schafe 2c.

Das **türkische Arabien** enthält namentlich die heiligen Städte der Muhamedaner Mekka (45 000 E.), die Geburtsstadt des Propheten, mit der Kaaba, und Medina (18 000 E.), mit dem Grabe des Propheten und der ersten Kalifen. Diese Städte sind während der Anwesenheit der großen Pilgerkarawanen aus Konstantinopel, Damascus, Kairo, Marokko, dem afrikanischen Sudan, Indien und Persien zugleich durch eine sehr lebhafte Handelsthätigkeit ausgezeichnet, und die Feste können zugleich also als eine Art Messe angesehen werden. — Dschidda ist der Hafen Mekkas sowie auch Dampferstation. — Das binnenländische Sana ebenso wie die Häfen Hodeida und Mokka sind durch Kaffeebau und Kaffeehandel wichtig. — Die englische Festung Aden (25 000 E.), auf nacktem Felsen an sicherer Hafenbucht gelegen, ist wichtige Dampfer- und Kohlenstation und dient nebst der kleinen Felseninsel Perim zur Beherrschung der Eingangspforte in das Rote Meer.

Im Sultanat **Oman**, dessen Bewohner lebhaften Seehandel nach Indien und Afrika treiben, ist Maskat der Haupthandelsplatz, Dampferverbindungen mit Karatschi unterhaltend.

In der türkischen Landschaft **El Hasa** ist El Hofuf der Haupthandelsplatz. Wichtiger sind aber die Bahrein-Inseln mit ihren Perlmutterbänken.

Im **Nedschd**, dem unabhängigen Reiche der fanatischen und streng koran-gläubigen Sekte der Wahabiten ist E'Riad (25 000 E.), inmitten einer schönen Oasengegend, die Hauptstadt.

§ 397. 7) **Cypern,** 9601 qkm (174 Q.M.) und 150 000 E., ist eine gebirgige, einst durch Acker-, Wein- und Südfruchtkultur sehr ergiebige, unter der Türkenherrschaft aber stark verkommene Insel, die von Engländern hauptsächlich aus Rücksicht auf ihre Handelsinteressen in Türkisch-Asien und Indien (Suezkanal!) besetzt worden ist.

III. Afrika.

A. Allgemeines.

Die Natur des Erdteils.

§ 398. Drei Mal so groß als Europa — ziemlich 30 Mill. qkm oder 543 000 Q.M. —, beherbergt der afrikanische Erdteil nach den besten Schätzungen doch nur etwa $^{2}/_{3}$ von der europäischen Menschenzahl (c. 200 Mill.), so daß die Volksdichtigkeit in Afrika also 4 bis 5 Mal geringer ist als in Europa.

In seiner astronomischen Lage (35° s. Br. bis 37° n. Br.) hat Afrika am meisten Ähnlichkeit mit Südamerika, doch ist es im Grunde genommen ein noch echterer Tropenerdteil als Südamerika, da er fast genau in der Mitte von dem Äquator durchschnitten wird und sich nur mit geringen Gebietsteilen in die gemäßigten Breiten erstreckt. Etwa $^{4}/_{5}$ von Afrika liegen zwischen den Wendekreisen. — Auf die Naturproduktion wirkt diese Lage natürlich ungemein günstig, auf die menschliche Industrie und den menschlichen Kunstfleiß dagegen außerordentlich ungünstig.

Seine physische Lage stellt Afrika auf der sogenannten Landhalbkugel zu den peripherischen Erdteilen. Indes liegt doch der wichtigste unter allen Erdräumen — Europa — in seiner unmittelbarsten Nachbarschaft, und die reichen südostasiatischen und südamerikanischen Gebiete sind ebenfalls keineswegs sehr fern von ihm, sowie auch die Bewegung nach allen diesen Erdräumen von Afrika aus eine verhältnismäßig sehr freie ist.

Leider ist aber neben der tropischen Sonnenglut die gliederlose horizontale Gestalt eine wirtschaftliche Hauptschwäche des Erdteils. Während uns Europa auf dem Kartenbilde fast wie eine fein ciselierte menschliche Gestalt erscheinen will, stellt sich Afrika gewissermaßen als ein roher, unbehauener Marmorblock dar. — Auch wenn man die Inseln, die in der Nähe der afrikanischen Küste gelegen sind — und die bei genauerer Betrachtung als kleine Weltteile für sich erscheinen —, als Glieder des Erdteils gelten läßt, so verhalten sich die Glieder zu dem Rumpfe nur wie 1 : 47.

Der absolute Mangel an Golfen und Binnenmeeren, die tief in das Innere eingreifen, ist ohne Zweifel ein Hauptgrund davon, daß uns Afrika — trotz der heroischen Anstrengungen unserer Forschungsreisenden — bis auf den heutigen Tag in so vielen Stücken ein „dunkler Erdteil" geblieben ist. Zugleich ist er aber auch der Hauptgrund davon, daß Afrika im Handel und Wandel der Völker bisher eine so merkwürdig geringfügige Rolle gespielt hat. Der Golf von Guinea im Westen und das Syrtenmeer im Norden können nur als mißglückte Versuche von Binnenmeer- und Halbinselbildung angesehen werden. Das Rote Meer aber, das ein wirkliches

Binnenmeer ist, ist nur ein Grenzmeer und geht der Zugänglichkeit des Erdteils im Innern nicht zu gute. Die allgemeine Gliederlosigkeit wiederholt sich übrigens auch im Speziellen, denn an guten Naturhäfen ist an den afrikanischen Küsten ebenfalls großer Mangel.

§ 399. In seinem Inneren ist Afrika — abgesehen von sehr geringfügigen Strecken — im wesentlichen ein ungeheures Hochplateau, das sich in seiner Nordhälfte (Sahara und Sudan) 5—600 m, in seiner Südhälfte aber gegen 1200 m über den Meeresspiegel erhebt. Durch die schwache Entwickelung des Tieflandes (nur 1/20 des Erdteils!) steht Afrika namentlich zu Europa und Amerika im schroffsten Gegensatze. Bezüglich der Produktion wie bezüglich der Zugänglichkeit des Inneren gestalten sich übrigens die Verhältnisse dadurch noch weit ungünstiger, daß das ungeheure Plateau in den meisten Gegenden von Hochgebirgen umrandet ist, die zu den schmalen Küstenniederungen ziemlich rasch terrassenförmig hinabfallen. Die Wüsten- und Steppennatur, die in Afrika so ungeheuer ausgedehnte Räume beherrscht, ist teilweise mit hieraus zu erklären. Die wichtigsten Gebirgssysteme, an die hierbei zu denken ist, sind: der Atlas (bis 3900 m, im Dschebel Miltsin nur 3500 m), das Kong (im Mt. Colima gegen 2500 m), der vulkanische Kamerun (gegen 4200 m), die Sierra do Cristal, die Sierra Complida, die Sierra de Chella, die Bergländer von Damara und Namaqua (im Omatakoberge gegen 2700 m), die Winterhoeks- und Schwarzen Berge (über 2300 m), die Storm- und Drakenberge (im Cathkin Peak 3157 m), die Morumbala-Berge, die sogen. Schneeberge (Kenia c. 5400 m, Kilimandscharo c. 5700 m) und die Abessynischen Alpen (im Ras Daschan 4620 m). Die ausgedehntesten Tiefländer finden sich an den Mündungen des Nil, Senegal und Niger.

§ 400. Afrika ist der heißeste unter allen Erdteilen. Von der gleichmäßigen tropischen Wärme der ostindischen Inseln und der Amazonasgegend kann aber natürlich nur in den Küstenebenen die Rede sein. In dem Inneren des Erdteils schwanken die Temperaturen infolge der Kompaktheit der Gestalt desselben ebenso wie infolge seiner Plateau-Natur zwischen weit auseinander liegenden Extremen. Die Nächte ebenso wie die Winter sind ziemlich kühl, die Tage ebenso wie Sommer dagegen glühend heiß. In der Sahara giebt es z. B. während der Winternächte häufig genug Eis, während der Sommertage dagegen erhitzt sich die Luft daselbst bis weit über 60° C. — Dem Europäer sagt diese Art von Temperaturwechsel selbstverständlich in der Regel ebenso wenig zu, wie die gleichmäßige Tropenwärme. — Die Regenzeit tritt in Afrika genau wie in den anderen Tropenländern zur Zeit des höchsten Sonnenstandes ein, und während die Gegenden nahe dem Äquator die Regenzeit doppelt haben, so haben diejenigen näher den Wendekreisen sie nur einfach. Ein breiter Gürtel in der Wendekreisgegend selbst ist durch die Passatwinde gänzlich regenlos und Wüste (Sahara und Kalahari). Der Nordrand ebenso wie die Südspitze des Erdteils endlich fallen in das Gebiet der Winterregen und der Sommertrockenheit oder der subtropischen Zone. In ihr acclimatisiert sich der Europäer verhältnismäßig leicht, namentlich der Südeuropäer.

§ 401. Die Ströme Afrikas, die zu den größten der Welt zählen, folgen den verschiedensten Abdachungen, sie haben aber fast ohne Ausnahme den Charakter von Plateauströmen. Bei dem Betreten niederer Stufen, und

namentlich auch bei dem Durchbruche durch die Randgebirge des Plateaus bilden sie zahlreiche Katarakte und Wasserfälle. Berühmt sind die Mosi-watunja-Fälle des Zambesi, die Livingstonefälle des Kongo, die Katarakte des Nil, aber auch dem Limpopo, dem Oranjefluß, dem Cunene, dem Ogowai und dem Niger ꝛc. fehlen dergleichen Erscheinungen nicht. Die Schiffahrt auf den Strömen wird dadurch natürlich sehr erheblich erschwert, und auch den Strömen Afrikas muß ein Teil der Schuld beigemessen werden, wenn der Erdteil noch vielfach so unbekannt ist und im Handelsleben der Völker nur eine niedere Rolle spielt. Als ein besseres Kommunikationsmittel des Binnenlandes können die großen ostafrikanischen Seen gelten — der Nyassa, der Tanganjika, der Victoria-Nyanza und der Albert-Nyanza. Dieselben werden teilweise von Missionsdampfern befahren.

Die Bevölkerungsverhältnisse.

§ 102. Abgesehen von den Europäern, die als Plantagenbesitzer, als Kaufleute und als Kolonisten auch in Afrika erst einen höheren wirtschaftlichen Aufschwung einzuleiten streben, wohnen in Afrika 5 Menschenrassen neben und durch einander, vielfach durch Mischlingsrassen in einander übergehend. Die Kapvölker (Hottentotten und Buschmänner), ein gelbbrauner Menschenschlag mit niedriger Stirn und vorstehenden Backenknochen, sind wahrscheinlich die Ureinwohner des Erdteils. Sie sind aber von den körperlich und geistig kräftigeren Kaffern und Negern mehr und mehr nach dem Süden verdrängt worden und eine Zeit lang waren sie sogar mit der vollkommenen Ausrottung bedroht. Namentlich von den kinderhaften, körperlich und geistig verkümmerten Buschmännern sind irgend welche höheren wirtschaftlichen Leistungen nicht zu erwarten. Die Kaffern oder Bantu-Neger, mit ziemlich hoher Stirn und mäßig vorstehenden Kieferknochen, sind schöne, große, kräftige Menschen, die im Kriege eine bedeutende Energie und Geisteskraft sowie auch zugleich eine gewisse Ritterlichkeit an den Tag legen. Im Frieden treiben sie ausschließlich Viehzucht. Die Landbebauung galt ihnen bisher für weniger ehrenvoll und blieb den Weibern überlassen. Von allen Völkern Afrikas dürften sie vielleicht das kulturfähigste sein. — Die eigentlichen Neger, die sich äußerlich besonders durch die niedrige Stirn und die stark vorstehenden Kieferknochen von den Kaffern unterscheiden, weichen auch durch ihren physischen Charakter sehr stark von denselben ab. Bald ausgelassen heiter, bald schluchzend, weinend und verzagt, schwatzhaft, vergeßlich, putzsüchtig, durch jede Kleinigkeit in Aufregung zu versetzen, ähnelt der Neger im allgemeinen einem unerzogenen Kinde. Durch einen physisch kräftigen Körper, durch ein starkes Nachahmungstalent und durch ein gewisses mechanisches Geschick eignet er sich aber zur Arbeit ganz gut, und seine Leistungen in Amerika beweisen deutlich, daß er wohl fähig wäre, bei der wirksameren Ausbeutung der Schätze des afrikanischen Weltteils mitzuhelfen, wenn er nur konsequent dazu angehalten und erzogen würde. Ein festes Kolonialregiment könnte in dieser Beziehung vielleicht mehr wirken als die Sklavenpeitsche früherer Zeiten. — Die Nuba haben zumeist roth- oder gelbbraune Hautfarbe, schlichtes Haar, hohe Stirn und große

Augen, und dieselben erinnern dadurch bereits stark an die Mittelländer. Ihnen sind namentlich die Nubier, die Fulbe, die Monbuttu, die Niam-Niam ꝛc. zuzurechnen. Dort, wo sie noch Heiden sind, sind sie trotz einer höher entwickelten Kultur arge Kannibalen (die Monbuttu und Niam-Niam, bei denen nach Schweinfurth das Menschenfett eine ganz ähnliche Rolle spielt wie in Deutschland das Gänsefett!). Wo sie Muhamedaner sind, haben sie auch die muhamedanische Kultur nebst ihrer Unfähigkeit, sich weiter zu entwickeln, angenommen. Die Nordafrikaner sowie ein Teil der Ostafrikaner — Berber, Tuareg, Ägypter, Araber, Abessynier, Galla, Somali ꝛc. — sind Mittelländer. Abgesehen von dem Bergvolk der Abessynier, das sich zum Christentume bekennt, sind aber auch die mittelländischen Völker Afrikas Muhamedaner. Überhaupt war der Islam bisher diejenige Religion, die in Afrika die beste Aussicht auf allgemeinere Verbreitung hatte. Die Mehrzahl der eigentlichen Neger nur, sowie die Kaffern und Kapvölker haben zunächst noch schamanistische Naturreligionen.

Die Produktionsverhältnisse.

§ 403. Die Produktionsfähigkeit des afrikanischen Kontinents ist durch das Vorhandensein ungeheuer ausgedehnter Wüsten (33 % der Gesamtfläche des Erdteils), die auch den früher von ihnen erwarteten Reichtum an nutzbaren Mineralien bisher kaum irgendwo gezeigt haben, erheblich beschränkt. Die afrikanischen Mittelmeerländer aber müßten ebenso wie die Länder am Kap der guten Hoffnung eine ganz ähnliche Fülle von Cerealien, Trauben, Oliven, Orangen, Citronen und Feigen sowie noch manche andere Gewächse dazu (Baumwolle, Zuckerrohr, Indigo ꝛc.) erzeugen können, wie die entsprechenden europäischen Länder, wenn nicht an der einen Stelle durch die eingedrungenen Eroberer (Araber und Türken) die wirtschaftlichen Verhältnisse auf das ärgste verwahrlost worden wären, und wenn nicht an der anderen Stelle die aus Europa eingeführte Kultur noch eine gar zu jugendliche und unfertige wäre. Besonders in Südafrika liegt der Schwerpunkt der Produktion zunächst noch mehr in der Viehzucht (Schaf-, Ziegen-, Rinder- und Straußenzucht) als in der Kultur von Nutzgewächsen. In den eigentlichen Tropenländern Afrikas liebt der schwarze Bewohner nichts weniger als die Arbeit, umsomehr als die Natur ihm seine bescheidenen Nahrungsbedürfnisse, ohne große Anstrengungen zu fordern, befriedigt; der weiße Europäer aber hat als Sklavenjäger oder Sklavenhalter hierselbst fast nirgends erfolgreich kolonisiert; und so bleibt auch hier die thatsächliche Produktion unendlich weit hinter der Produktionsfähigkeit zurück. Etwas Kaffee, Zucker, Erdmandeln, Palmöl, Gummi, Kopal ꝛc. ist so ziemlich alles, was die reiche Tropenvegetation Afrikas uns spendet. Durch den Bau von Durrah, Sorghum, Maniok, Yams ꝛc. befriedigt der Neger im allgemeinen nur seine eigenen bescheidenen Bedürfnisse, und ebenso auch durch die Zucht der Rinder, Ziegen, Schafe ꝛc. Aus der reichen widlebenden Tierwelt liefert der Elephant den wichtigsten Exportartikel in seinen Stoßzähnen (jährlicher Elfenbeinexport Afrikas 12 bis 15 Mill. M.). — Von Mineralien sind in der afrikanischen Produktion zunächst namentlich Diamanten, Gold, Kupfer und Eisen wichtig geworden.

Die Neger verstehen das Eisen seit uralten Zeiten zu bearbeiten, und es ist sogar nicht unwahrscheinlich, daß die Eisenindustrie in Afrika ihre Urheimat hat; übrigens verharrt aber diese Industrie ebenso wie andere Zweige (Lederverarbeitung, Töpferei 2c.) auf einer ziemlich primitiven Stufe. Bei den nordafrikanischen Völkern steht die Lederbereitung (Saffian), die Weberei, Wirkerei und Stickerei, die Waffenverfertigung auf einer ähnlichen Entwickelungsstufe wie bei den westasiatischen Völkern.

Handels- und Verkehrsverhältnisse.

§ 404. Hinsichtlich des Handels- und Verkehrslebens steht Afrika unter den sämtlichen Erdteilen zu unterst, da selbst Australien es in der Handelsbewegung (1230 Mill. M.) um mehr als 50 % übertrifft. Die Unbedeutendheit des Erdteils — als Ganzes betrachtet — tritt aber in ein noch viel grelleres Licht, wenn man bedenkt, daß Ägypten, Algier, Kapland und Mauritius allein zu der angegebenen Handelsbewegung gegen 80 % beitragen. Eine wichtige Lehre für den Kaufmann könnte aus dieser Thatsache vielleicht zugleich hervorgehen, nämlich die: daß sich das Handelsleben und die Produktion Afrikas sicherlich sehr bedeutend steigern lassen werde, wenn erst allenthalben ähnlich wie an den genannten Orten Europäer die geistige Leitung der Afrikaner übernommen hätten.

An die Anlage von Eisenbahnen, Telegraphen und regelmäßigen Posten ist natürlich bisher ebenfalls nur in den von Europäern beherrschten Distrikten gedacht worden. An allen anderen Orten begnügt man sich noch mit den primitisten unter den Verkehrsmitteln. Die Kameelkarawanen im Norden, die Esel- und Maultierkarawanen in den Gebirgsländern, die Pagazi- oder Träger-Karawanen in Centralafrika und die Ochsenkarawanen in Südafrika bewegen sich auf ungebahnten Pfaden in der schwerfälligsten Weise und in steter Furcht, von feindlichen Stämmen überfallen und ausgeraubt zu werden.

An vielen Orten ist der Handel einfacher Tausch, an anderen wird er mit Hilfe von Salzziegeln, Kaurimuscheln, Glasperlen, Goldstaub 2c. bewirkt. Von Münzen sind namentlich östreichische Maria-Theresia-Thaler, amerikanische Dollars 2c. verbreitet.

B. Die einzelnen Wirtschaftsgebiete.

1. Das türkische Vicekönigreich Ägypten.

§ 405. Ägypten nebst Nubien und dem Sudan nimmt einen Flächenraum von nahe an 3 Mill. qkm (reichlich 54 000 Q.M.) ein und hat etwa 17½ Mill. E.

1) **Ägypten** im engeren Sinne dankt seine Existenz, seine Natur und seine Produktionskraft in viel höherem Grade dem mächtigen Strome, der es durchfließt, und der von den früheren Bewohnern des Landes als heilig verehrt wurde,

als irgend ein anderes Land. Herodots Wort: „Ägypten ist ein Geschenk des Nil!" hat seine volle Berechtigung. Eigentlich der Wüstenregion angehörig, ist es durch die Überschwemmungen des Nil (Maximalhöhe im Oktober) und durch die künstliche Ableitung seines Wassers (mit Hilfe von Kanälen und Schöpfrädern) ein sehr fruchtbares Land und eine Hauptkornkammer, sowie zugleich eine der ältesten Heimstätten der Kultur der Menschheit (Pyramiden!). Durch das Regiment der Araber, Mameluken und Türken, die es der Reihe nach eroberten, wirtschaftlich fast vollkommen zu Grunde gerichtet, hat das Land freilich, auch nachdem Mehmed Ali (1806) und seine Nachfolger die Staatsverwaltung nach europäischem Muster umgestaltet haben, noch keineswegs seinen alten Reichtum und seine alte Kulturblüte zurückerlangt. Auch gegenwärtig noch stehen die Finanzen des Staates schlecht, die fleißig arbeitenden Bauern leben in ärmlichen und gedrückten Verhältnissen, und die Beamten und Offiziere suchen ihr Heil in beständigen Staatsumwälzungen. Trotz alledem steht Ägypten heute — besonders auch durch die Lage am Suezkanale begünstigt — hinsichtlich seiner Produktion und seines Handelslebens unter sämtlichen afrikanischen Wirtschaftsgebieten obenan. Das Land erzeugt namentlich viel Baumwolle, Zucker, Getreide, Hülsenfrüchte, Indigo, Sesam, Früchte rc. Der Außenhandel beziffert sich auf 360 Mill. M., beträgt also ziemlich 30% des gesamten Außenhandels von Afrika.

§ 406. Kairo (350 000 E.), die volkreichste Stadt Afrikas, liegt unweit der Delta-Teilung des Nil, am Fuße des Mokatam und in einer sandigen, palmenreichen Ebene. Auf den neugeschaffenen breiten Boulevards, wie in den engen schmutzigen und ungepflasterten Straßen der an architektonischen Kunstwerken reichen Stadt herrscht ein überaus buntes Leben, das ein eigentümliches Gemisch von Orient und Occident darstellt. Vereinigungspunkt aller Karawanenstraßen, die aus West- und Centralafrika nach Asien streben, mit Südägypten durch den von Dampfern befahrenen Nilstrom, mit Alexandrien und Siut ebenso wie mit Suez durch Eisenbahnen verbunden, ist Kairo selbstverständlich als Handelsstadt von höchster Wichtigkeit. Die allerverschiedensten europäischen Industrieartikel — englische Baumwollenwaren, deutsche Kurzwaren, belgische Spiegel, Pariser Kleider — begegnen sich in seinen Bazars mit den Produkten Ägyptens, Centralafrikas rc. — Die monumentale Brücke über den Nil ist ein deutliches Spiegelbild von dem modernen Aufschwunge der ägyptischen Hauptstadt. — Der Nilhafen Kairos ist Bulak, zugleich Baumwollenindustrie betreibend. — Tanta (60 000 E.), im Deltalande des Nil gelegen, ist wichtig durch seinen Viehhandel. — Alexandrien (212 000 E., incl. gegen 50 000 Fremde) liegt auf einer sandigen Landzunge zwischen dem großen Mariut-See und dem Mittelmeere und ist mit dem Nile durch den schiffbaren Mahmudieh-Kanal, mit Kairo und Suez aber außerdem durch eine Eisenbahn verbunden. Sein durch großartige Kunstbauten vervollkommneter, tiefer Hafen hat eine Schiffahrtsbewegung von c. 2½ Mill. t und eine Handelsbewegung von mehr als 400 Mill. M. Baumwolle, Zucker, Getreide, Reis, Hülsenfrüchte, Kaffee sind seine wichtigsten Export-, Baumwollen- und Seidengewebe, Maschinen, Kurzwaren, Holz, Wein rc. seine wichtigsten Importartikel. Mehr als 70% des alexandrinischen Handels ist auf die englischen Häfen, nur etwa 13% auf Frankreich, nur 7% auf Italien

und nur 6% auf Östreich gerichtet. — Rosette und Damiette (30 000 E.), an den beiden großen Nilmündungsarmen, sind durch vorgelagerte Barren nur kleineren Fahrzeugen zugänglich. — Port Saïd, an dem nördlichen Ausgange des Suezkanales, ist erst durch diesen neuen Seeweg entstanden und zur Bedeutung gelangt. — Suez, an dem nordwestlichen Golfe des Roten Meeres und an dem südlichen Ausgange jener neugeschaffenen Welthandelsstraße, ist die Hauptstation der nach Indien bestimmten Dampfer, hat aber auch einen bedeutenden eigenen Handel, der durch seine Eisenbahnverbindungen mit Alexandrien und Kairo sehr begünstigt wird. Die Schiffe, welche den Kanal 1879 passierten, repräsentieren einen Tonnengehalt von 3¼ Mill. — 77% davon kommen auf die englische, 8% auf die französische, 3% auf die italienische und 2⅓% auf die östreichisch-ungarische Flagge. — Der Hafen Koseïr treibt Handel nach Dschidda. — Siut (27 000 E.), am linken Nilufer, an der Vereinigung mehrerer Karawanenstraßen und an dem südlichen Endpunkte der Nilthal-Eisenbahn, treibt bedeutenden Handel in Safran, Opium, Datteln ꝛc. — Assuan, unterhalb des ersten Nilkataraktes, mit berühmten Ruinen in seiner Nähe, treibt Handel mit Gummi arabicum, Elfenbein ꝛc. — Die zu Ägypten gehörigen Oasen Siuah, Farafrah, Chargeh u. s. w. erzeugen Datteln.

§ 407. 2) **Nubien** nebst dem ägyptischen Sudan fällt ebenfalls noch in die Wüstenregion, in der nur der Nil Oasengegenden schafft, geht aber im Süden allmählich in Steppen- und tropische Waldgegend über. Durrahkorn, Mais, Hirse, Datteln, Gummi arabicum (von einigen Akazienarten) Sennesblätter und Elfenbein sind die Haupterzeugnisse. Die Viehzucht erstreckt sich namentlich auf Kameele, Schafe und Rinder. Wilde Tiere giebt es noch in großer Zahl.

Chartum (30 000 E.), an der Vereinigung des Blauen und Weißen Nil, ist der Konzentrationspunkt des gesamten Handels der oberen Nilländer. Nach Unterdrückung des Sklavenhandels, dessen nordöstlicher Hauptmarkt es war, spielen Elfenbein, Straußenfedern, Häute, Salz, Getreide und Droguen in seinem Handelsleben die Hauptrolle. — Obeïd (50 000 E.) ist der Haupthandelsplatz der Savannen- und Waldgegend von Kordofan. Sennaar, am blauen Nil, vermittelt den Handel mit Abessynien. — Suakin und Massaua am Roten Meere dienen Nubien und Abessynien, Zeila und Berbera, am Golfe von Aden, den Somali- und Gallaländern als Exporthäfen.

2. Die türkische Regentschaft Tripolis.

§ 408. Tripolis nebst Fessan und Barka, 1 Mill. qkm (gegen 19 000 Q.M.) und 1 Mill. E., mit hafenarmer Mittelmeerküste, besteht zum größten Teile aus wasserloser Wüste und hat wenig mehr als ½% Kulturland. Die Bevölkerung ist vorherrschend arabisch. Die Haupterzeugnisse des Landes sind Getreide, Datteln, Oliven, Natron ꝛc.

Tripolis (20 000 E.), in der Mitte der afrikanischen Nordküste an seichter Hafenbucht liegend, ist der Ausgangspunkt der Karawanenstraßen nach dem centralen Sudan (Wadai, Bornu und Sokoto) und steht mit Malta und Tunis in regelmäßiger Dampferverbindung. Straußenfedern, Elfen-

bein, Getreide, Vieh, Alfa-Gras sind die Hauptexportartikel; europäische Industrieerzeugnisse die Hauptimportartikel. — Die Hafenstadt Benghasi unterhält Verbindungen mit Malta, Venedig und Marseille sowie (auf Karawanenstraßen) mit den Oasen Audschila und Kufra und mit Wadai. Sie exportiert namentlich Butter, Schwämme, Wolle, Häute rc. — Mursuk, Ghat und Ghadames, in Oasen des Inneren gelegen, sind als Hauptstationen des Karawanenhandels nach dem Sudan von Wichtigkeit.

3. Tunis.

§ 409. Der französische Schutzstaat Tunis, 116 000 qkm (2 100 Q.M.) und 2 1/10 Mill. E., besitzt eine gut gegliederte Küste und umfaßt zu einem großen Teile fruchtbare Terrassen- und Thallandschaften (bes. an der Medscherda), daneben aber auch Wüstenstriche und wilde, teilweise bewaldete, teilweise kahle Gebirgsgegenden. Die Bewohner sind in den Städten vorwiegend Araber, in dem Gebirge Berber. Das Belad-el-Dscherid im Südwesten gilt als die eigentliche Heimat der Dattelpalme. Außer Datteln liefert das Land aber auch viel Getreide und Hülsenfrüchte, Oliven, Krapp, Indigo, Safran und Alfa-Gras sowie gute Pferde und Kameele. Wichtig ist auch seine Fischerei, besonders seine Korallen- und Thunfischerei. Seine Produktion ebenso wie sein Handel müßte aber durch eine bessere wirtschaftliche Organisation noch bedeutend gesteigert werden können.

Tunis (125 000 E., davon 40 000 Juden und 6000 Europäer) liegt unfern von dem alten Karthago in dem Hintergrunde eines großen Strandsees, der nur mit kleinen Fahrzeugen befahren werden kann, der aber durch einen Kanal mit dem Mittelmeere in Verbindung steht. Die Industrie der Stadt ist beträchtlich in orientalischen Kleidern, Fes, Teppichen, Leder, Waffen, Parfümerien rc. Durch Goletta, das mit ihm durch eine Eisenbahn verbunden ist, ist es aber auch wichtiger Seehandelsplatz, die angegebenen Landesprodukte exportierend und dagegen europäische Webwaren, Kurzwaren, Wein und Spirituosen rc. importierend. — Sfax (c. 20 000 E.) und Gabes (20 000 E.) sind kleinere Häfen.

4. Das französische Kolonialreich in Afrika.

§ 410. Die Franzosen haben namentlich im Verlaufe des gegenwärtigen Jahrhunderts in den verschiedensten Gegenden Afrikas mehr oder minder ausgedehnte Distrikte in Besitz genommen, die sie (ähnlich wie die asiatischen) noch beständig zu erweitern bemüht sind. Gegenwärtig mag sich die Fläche derselben auf etwa 900 000 qkm, die Einwohnerzahl aber höchstens auf 3 1/2 Mill. belaufen.

1) **Algerien** (667 000 qkm und 2 9/10 Mill. E.) nimmt einen Teil des vom Atlasgebirge durchzogenen nordwestafrikanischen Plateaus ein. Durch den Kleinen und Großen Atlas wird das Land in drei Stufen gegliedert, die in ihrer ganzen Natur sehr streng von einander verschieden sind. Die Küsten-

terrasse des „Tell“ (16 % des Ganzen!), die an den meisten Punkten ziemlich steil in das Mittelmeer hinabstürzt, entwickelt durch künstliche oder natürliche Bewässerung eine große Fruchtbarkeit (bes. die Ebene von Metidja) und erzeugt alle subtropischen Gewächse in vorzüglicher Güte, sowie sie auch zugleich die mineralreichste Gegend des Landes ist. Die mittlere Stufe, die von dem Tell durch die Ketten und Massen des Kleinen Atlas getrennt wird, trägt im allgemeinen nur Steppen, in denen vor allen Dingen das Alfa-Gras in großer Menge wächst. Im Süden wird dieses Steppenplateau durch den Großen Atlas (im Dschebleb Amur reichlich 2000 m) von dem algerischen Wüstenplateau getrennt, das in allen Stücken den Charakter der Sahara trägt. Die Küste Algiers leidet im allgemeinen Mangel an guten Naturhäfen, das Land an schiffbaren Gewässern. Die Bewohner sind zum größten Teile Araber ($1^3/_{10}$ Mill.) und Berber ($1^3/_5$ Mill.), die unter einander noch beständig in Fehde liegen, und die sich beide auch noch fortwährend gegen die Franzosen auflehnen, so daß diese ihre Herrschaft nur durch eine starke Truppenmacht aufrecht erhalten können. Europäer giebt es im Lande nur etwa 300 000, und die Einwanderung ist eine sehr schwache, obgleich das Klima besonders für Südeuropäer ein sehr zuträgliches ist. Da Algier selbst nur etwa 30 % seiner Verwaltungskosten zu decken fähig ist, kostet die Kolonie der französischen Regierung noch einen sehr erheblichen Zuschuß. Nichtsdestoweniger ist der Besitz des Landes aber für Frankreich ein großer Vorteil; denn schon jetzt bietet er für den französischen Handel eine bedeutende Anregung, und außerdem sind die produktiven Kräfte des Landes auch noch im beständigen Wachsen. An Getreide (besonders Gerste und Weizen) erzeugt dasselbe bereits jetzt beträchtliche Mengen für den Export, und es scheint, als wollte es allmählich den alten Ruf, den es einst als Kornkammer Roms genoß, wieder zurückerobern. Auch seine Orangen-, Datteln-, Ölbaum-, Tabak- und Gemüsekulturen haben bereits einen bedeutenden Aufschwung genommen, und ähnliches verspricht die Kultur des Weinstocks, der Baumwollenstaude, der Parfümeriepflanzen 2c. Sehr bedeutend ist auch die Zahl der Schafe (10 Mill.) und Ziegen (4 Mill.), und die Pferde- und Kameelzucht der Araber erzeugt wenigstens sehr gute Rassen. Der Bergbau endlich, der in dem mineralreichen Lande seitens der Europäer energisch in Angriff genommen worden ist, fördert Eisen-, Kupfer- und Bleierze in sehr bedeutenden Quantitäten (Eisenerz jährlich $4^2/_3$ Mill. Ctr., namentlich bei Mokta el Hamid im Süden von Bona). — Die Franzosen haben das Land schon aus strategischen Gründen mit einem guten Netz von Eisenbahnen (1000 km), Straßen und Telegraphen versehen müssen, sie haben dadurch zugleich aber auch ein Mittel geschaffen, die wirtschaftliche Blüte ihrer Kolonie zu einer weiteren Entfaltung zu bringen. Der Außenhandel, der sich größtenteils (67 %) nach Frankreich bewegt, beläuft sich auf 280 Mill. M. —

§ 411. Algier (c. 50 000 E., davon 33 % Franzosen, 20 % Spanier, 7 % Juden), ursprünglich an einer durch kleine Felseninseln dürftig geschützten Rhede gelegen, hat durch großartige Dock- und Molenbauten einen guten Hafen erhalten, der etwa 30 % des algerischen Außenhandels vermittelt, der aber in erster Linie Kriegshafen ist. Seine Importartikel sind französische Industrieerzeugnisse, Wein, Tabak, Holz, Steinkohlen 2c., seine

Exportartikel Vieh, Häute, Cerealien, Früchte, Frühjahrsgemüse ꝛc. Die intimsten Beziehungen unterhält Algier mit Marseille (regelmäßige Dampferverbindungen). — Philippeville ist ebenfalls Kunsthafen und exportiert ebenso wie Bona (c. 20 000 E.) die Produkte der Provinz Constantine (Cerealien, Öl, Häute, Wolle, Eisenerz ꝛc.). Die Festung Constantine (33 000 E.) ist der größte binnenländische Produktenmarkt. — Oran (50 000 E.), an einer tiefen Meeresbucht, die durch Molen gegen alle Winde geschützt ist, hat als Handelshafen eine noch höhere Bedeutung als die Hauptstadt, da es etwa 33 % des algerischen Außenhandels in seiner Hand hat. Es unterhält außer mit Marseille namentlich auch mit den spanischen Haupthäfen lebhafte Beziehungen und exportiert besonders Cerealien, Wolle, Häute, Alfa-Gras, Baumwolle ꝛc. — Tlemsen ist binnenländischer Hauptmarkt.

§ 412. 2) **Senegambien**, ursprünglich nur das Mündungsgebiet des Senegal und Gambia umfassend, ist durch das Vorschieben der französischen Militärposten allmählich größer und größer gewachsen und bereits in das Gebiet der Quellströme des gut schiffbaren Senegal gelangt. Wegen des ungesunden Tropenklimas wird das Land natürlich niemals eine Heimat für Europäer werden, durch Plantagenwirtschaft könnte es aber allmählich eine hohe Bedeutung erlangen (Kaffee wächst z. B. wild im Lande). Die Erträge der Kolonie sind während der letzten Decennien beständig im Steigen gewesen, und obwohl bisher im wesentlichen nur Erdnüsse und Senegal-Gummi exportiert wurde, belief sich der Wert des Außenhandels der Kolonie auf nahe an 20 Mill. M.

St. Louis (16 000 E.), auf einer Senegal-Insel, durch die Mündungsbarre nur mittleren Seeschiffen zugänglich, ist Regierungssitz und Haupthandelsplatz. — Gorée und Dakar sind kleinere Häfen.

§ 413. 3) Die **Besitzungen an der Goldküste und am Gabun** sind bloße Handelsfaktoreien, erstere (Bassam) nur dem Namen nach französisch, letztere mit dem Protektorat über einige kleine Negerstaaten verknüpft. Die europäischen Kaufleute bedienen sich hier wie überall in Westafrika der Neger als Mäkler, indem sie denselben kleinere Partien von Waren (Baumwollenzeug, Gewehre, Branntwein, Tabak, Glaswaren ꝛc.) anvertrauen, um einige Zeit danach Palmöl, Elfenbein, Kautschuk, Gummi ꝛc. dafür in Empfang zu nehmen.

4) **Die ostafrikanischen Inseln** Mayotte (eine der Komoren), Nossibé und Sainte Marie (Nossi Burah) sind die einzigen Errungenschaften, die den Franzosen von dem Versuche, die Insel Madagaskar in Besitz zu nehmen, übrig geblieben sind. Besonders Nossibé aber ist als Stützpunkt des französischen Handels mit Madagaskar und Ostafrika keineswegs belanglos.

5) Die vulkanische Insel **Reunion** (c. 2000 qkm und 183 000 E.) ist durch Zuckerrohr-, Kaffee-, Vanille- und Gewürznelkenbau von hoher Bedeutung (Handelsbewegung 45 Mill. M.). — St. Denis (40 000 E.), mit schlechter Rhede, ist die Hauptstadt. Bei St. Pierre (30 000 E.) hat man sich bisher vergebens bemüht, einen sicheren Kunsthafen zu schaffen.

Oboc, an der Meerenge von Bab el Mandeb, gegenüber Aden, ist seit 1859 nominell französisch.

5. Das Kaisertum Marokko.

§ 414. Marokko (812 000 qkm und c. 6⅓ Mill. E.) ist bezüglich des Handels und Verkehrs fast günstiger gelegen als Algerien, mit dem es sonst in seiner ganzen Natur am besten übereinstimmt. — Es hat sowohl eine Mittelmeerküste als auch eine atlantische, und seine Wassergrenze hält seiner Landgrenze ziemlich das Gleichgewicht. Freilich fehlt es der atlantischen Küste sehr an guten Naturhäfen, und an Kunsthäfen ist in Marokko zunächst noch nicht gut zu denken. Das Land ist im allgemeinen noch gebirgiger als Algerien, nnd der Atlas insbesondere erreicht in Marokko seine höchsten Gipfel (Dschebel Miltsin 2c.). Am Nord- und Westrande fruchtbare Tell-Landschaften (nahe 30 %), zwischen den Hochgebirgsketten eingeschlossen Steppenplateaus, und im Südosten die Felsen- und Sandwüstenstrecken der Sahara sind auch die natürlichen Hauptabschnitte des marokkanischen Bodens. Das Klima ist während des Sommers ebenso trocken und heiß als in Algier, und während des Winters ist auch die Feuchtigkeit nicht viel reichlicher. Die Ströme Muluja und Wad Sebu dienen nur zur Bewässerung der benachbarten Landschaften, nicht aber zur Schiffahrt.

Größere Schwierigkeiten der Produktion und des Verkehrs liegen aber in den Bevölkerungsverhältnissen. — Nicht nur beherrscht der kulturfeindliche Islam das Land, die Elemente, welche die Bevölkerung zusammensetzen — Araber, Berber und Juden —, stehen einander auch noch in bitterem Hasse gegenüber. Der berberische Schlu bricht aus seinen Bergen hervor und fällt über die Herden und Karawanen des Arabers her, der Araber aber thut das gleiche mit dem Schlu. Die „Rumi“ — so werden zum Andenken an die Römerherrschaft noch heute in Marokko alle Europäer genannt — sind beiden verhaßt, und die Juden — die einzigen Kapitalisten im Lande — werden von beiden verachtet. Der Sultan ist besonders den Bergvölkern gegenüber ganz machtlos, und wenn er aus Furcht vor ihnen selbst weite Umwege wählt, sobald er von einer Residenz zur anderen zieht, so kann man daraus schließen, daß Gesetz und Recht den Kaufmann und seine Waren im Lande nicht zu schützen vermögen. Die Landesprodukte sind Häute und Felle, Wolle, Vieh, Straußfedern, Wachs, Gummi, Mandeln, Datteln 2c.

Tanger ist Sitz der europäischen Consuln. Als Handelshafen stark im Aufblühen begriffen ist Casablanca. Rabat, Masagan und Mogador sind die anderen Haupthäfen. — Die Hauptstadt Fes (80 000 E.) treibt Industrie in Geweben, Leder und Waffen. — Marokko (50 000 E.) liegt auf palmenbedeckter Hochebene am Fuße des Atlas, als ein Bild vollkommenen Verfalles. — Tafilet und Tenduf sowie das fast unabhängige Tuat sind wichtig als Karawanenstationen im Verkehre mit dem Sudan.

6. Die Wüste Sahara.

§ 415. Die große nordafrikanische Wüste mißt (mit Einschluß der ägyptischen, tripolitanischen, algerischen Strecken 2c.) etwa 9⅙ Mill. qkm (166 000 Q.M.) und zählt etwa 4 Mill. Bewohner. Nur etwa 14 % der Fläche bestehen aber

aus Flugsand oder Dünenstrecken (Aregwüste), ein bei weitem größerer Teil sind Gebirgs- und Felsenmassen (22%) und mit haselnußgroßen Kieseln übersäete Hochebenen (Hammada- oder Sserirflächen, 47%). Oasen und Kulturland (wenig über 2% der Fläche!) finden sich überall, wo Wasser vorhanden ist und durch artesische Brunnen sind sie an gewissen Stellen auch künstlich geschaffen worden. Steppen und Weiden giebt es am ausgedehntesten in der Randgegend der Sahara, ebenso aber auch mitten in der Wüste, wenn genügende Feuchtigkeit vorhanden ist. Datteln, Früchte und Gummi in den Oasen, Schafe und Kameele auf den Weiden, Salz am Wad Draa und in der Oase Bilma sind so ziemlich alle Reichtümer der Wüste. Die Bewohner der Wüste — im Osten vorwiegend Tibbu, im Westen Tuareg — liefern den Karawanen Lasttiere und Bedeckung, plündern sie aber häufig genug auch aus. Für den Handel und Verkehr ist die Wüste eines der gewaltigsten Naturhindernisse, sowie sie ja auch für die Verbreitung der Pflanzen, Tiere, Menschen und Kulturen vielfach eine unübersteigliche Schranke gewesen ist. Nur sehr große Karawanen (zuweilen aus mehreren Tausend Kameelen bestehend!) bewegen sich ziemlich sicher durch die Wüste. An manchen Karawanenstraßen treffen dieselben in zweitägigen, an anderen freilich zuweilen erst in zehntägigen Intervallen Wasser.

Die wichtigsten Karawanenstraßen sind:

1) die von Siut nach Darfur;
2) die von Benghasi über die Oase Audschila, Kufra und Wadjanga (oder Tibesti) nach Wadai;
3) die von Tripolis über Mursuk und Tibesti nach Wadai;
4) die von Tripolis über Mursuk (oder Ghat) und Bilma nach Kuka;
5) die von Tripolis über Mursuk (oder Ghat) und Aïr nach Kano;
6) die von Insalah (Tuat) über Ideles und Aïr nach Kano;
7) die von Insalah über Arauan nach Timbuktu;
8) die von Marokko über Taudeni nach Timbuktu;
9) die von Timbktutu nach Kairo (stark variierend);
10) die von Kano nach Kairo (über Aïr, Mursuk, Audschilah und Siuah).

7. Die Staaten des Sudan.

§ 416. Das Sudan erzeugt durch seine tropische Hitze und Feuchtigkeit (einmalige Regenzeit!) eine ungeheure Fülle von jenen Riesengewächsen, die dem afrikanischen Erdteile so charakterisch sind — Affenbrotbäume, Dhumpalmen, Ölpalmen, Wollbäume, Tamarinden, Sykomoren, Butterbäume, Gummi-Akazien 2c. — Nutzpflanzen, die sehr zahlreich vorhanden sind, — Durrah, Mais, Reis, Yams, Maniok, Erdnüsse, Bananen, Zuckerrohr, Baumwolle, Sesam, Indigo 2c. — werden aber durch die Indolenz der Bewohner nirgends in einem so großen Maßstabe gebaut, daß sie erhebliche Mengen für den Welthandel liefern könnten. Alle wilden Tiere Afrikas (Elephanten, Rhinozerosse, Flußpferde, Löwen, Panther, Hyänen, Giraffen, Antilopen, Straußen 2c.) finden sich in großer Menge; ziemlich groß ist auch die Zahl der Hausthiere. Merkwürdig ist der Mangel an Salz, das aus der Wüste

bezogen werden muß. Natron findet sich in Bornu. Der Aufschwung des Handels wird sowohl durch die geographische Lage der Staaten als auch durch ihre häufigen politischen Umwälzungen und durch ihre wechselseitige Eifersucht und Feindschaft sehr gehemmt.

1) Das Sultanat **Sego**, vorwiegend von Mandingonegern bewohnt, hat zur Hauptstadt Sego (30 000 E.), am oberen Niger.

2) Das Sultanat **Massina**, in dem sich Tuaregs und Fulbe um die Oberherrschaft streiten, hat zur Hauptstadt Hamd-Allahi. Als Handelsplätze sind aber weit wichtiger Dschinne und Timbuktu (20 000 E), besonders letzteres ein Ausgangspunkt zahlreicher Karawanenstraßen.

3) Das Sultanat **Gando** hat etwa 6 Mill. E. Die Hauptstadt Gando fertigt Baumwollengewebe. Rabba, am unteren Niger, ist wichtig durch seinen Handel mit den Europäern (Engländern) und durch seine Sklavenmärkte.

4) Das Sultanat **Sokoto** hat etwa 12 Mill. E. Sokoto (20 000 E.) ist Hauptstadt. Kano (40 000 E.) ist als Ausgangspunkt zahlreicher Karawanenzüge und als Neger-Industriestadt (in Baumwollenstoffen, Lederwaren, Sandalen, Kurzwaren, Waffen, silbernen Spangen ꝛc.) von hoher Wichtigkeit.

5) Das Sultanat **Bornu** hat etwa 4 Mill. E. Die Hauptstadt Kuka (60 000 E.), unfern des Tschad-Sees ist ebenfalls Ziel- und Ausgangspunkt verschiedener Karawanenwege.

6) Das Sultanat **Wadaï** (5 Mill. E.) hat zur Hauptstadt und zum Hauptmarkte Wara (30 000 E.).

8. Die Staaten Ober- und Niederguineas.

§ 417. Das Land zwischen den Randgebirgen des Afrikanischen Centralplateaus und dem Golfe von Guinea ist seit alten Zeiten berühmt wegen seiner tropischen Fruchtbarkeit. Die Produkte sind im wesentlichen keine anderen als die des Sudan, nur ist das Land fähig, sie in noch viel größeren Mengen zu liefern. Die Negervölker, die das Land bewohnen, sind namentlich in Ober-Guinea nicht ohne Intelligenz und nicht ohne eine eigenartige Kultur. Sklavenhandel und andere barbarische Sitten (Menschenopfer) zeigen aber freilich, daß die Europäer noch wenig civilisierend auf sie eingewirkt haben. Palmöl, Palmkerne und Elfenbein sind die Exportartikel, hinter denen alle anderen weit zurücktreten.

1) Die Republik **Liberia** (c. 23 000 qkm und 7/10 Mill. E.), mit der Hauptstadt Monrovia erzeugt auch Kaffee, Baumwolle, Indigo, aber nur in geringen Quantitäten.

2) Das Reich **Aschanti** (4 Mill. E.), mit der großen Hauptstadt Kumassie (70 000 E.) ist heute, wo der König seine goldene Axt — das Symbol seiner Herrscherwürde — an den englischen Gouverneur von Cape-Coast-Castle abgeliefert hat, kaum viel mehr als ein britischer Vasallenstaat.

3) Das Reich **Dahomeh** mit der Hauptstadt Agbome (50 000 E.) ist berüchtigt durch seine Menschenschlächtereien und berühmt durch sein Palmöl.

4) Das Reich **Yorruba** mit der Hauptstadt Abeokuta (130 000 E) sowie das Reich **Benin**, mit der gleichnamigen Hauptstadt, sind gut verwaltete Negerstaaten, die beide unter englischem Einflusse stehen. Vergl. § 423.

5) Nördlich und südlich von der Kongomündung bestehen eine Reihe von kleinen Negerkönigreichen, für deren Palmöl- und Elfenbeinhandel Cabinda, Banana, Ambrisette und Ambris als Exporthäfen dienen.

9. Das portugiesische Kolonialreich in Afrika.

§ 418. Die Portugiesen beherrschen in Afrika nominell eine Fläche von reichlich 1 7/10 Mill. qkm und eine Volkszahl von etwa 10 Mill. Obwohl das portugiesische aber das größte afrikanische Kolonialreich ist, steht es doch an Bedeutung unendlich weit hinter dem englischen und französischen zurück.

1) **Angola und Benguela,** 825 000 qkm und 9 Mill. E., eine vom Quanza und Cunene durchflossene Terrassenlandschaft des südlichen Niederguinea, ist die Hauptkolonie. Ihr Klima ist tropisch und ungesund, zeigt aber namentlich im Süden beträchtliche Temperaturextreme. Außer Palmöl, vegetabilischem Wachs und Kautschuk produziert das Land auch Kaffee, Baumwolle, Zuckerrohr, Kakao, Manioc, Orangen, Bananen ꝛc. — alles aber in verhältnismäßig geringen Quantitäten. Ähnliches gilt vom Eisen und Kupfer, das sich sehr reichlich in dem Lande findet.

San Paolo de Loanda (16 000 E.), an einer stark versandeten Hafenbucht, ist Regierungssitz und Hauptthandelsplatz. Der Handel ist aber hier ebenso wie in Benguela meist in englischer Hand. — Mossamedes ist der gesündeste unter den Hafenplätzen.

2) **Die Besitzungen an der Ostküste** (gegen 900 000 qkm und 1/3 Mill. E.) sind durch Sklavenjagden verödet und im ärgsten Verfall. Sofala, Quilimane und Mozambique (10 000 E.), sind die nennenswertesten Häfen, letzteres, auf einer Insel gelegen, namentlich wichtig als Kohlendepot.

3) **Die westafrikanischen Inseln** stehen zum Teil infolge ihres ungesunden Tropenklimas, zum Teil infolge portugiesischer Mißwirtschaft ebenfalls nur in geringer Blüte. St. Thomas und Isla do Principe erzeugen etwas Kaffee und Kakao; die Kapverden (90 000 E., mit der Hauptinsel Santiago) Orseille, Kaffee, Baumwolle, Indigo ꝛc.; Madeira (120 000 E.), mit dem Hafen Funchal, Wein und Zuckerrohr.

10. Das spanische Kolonialreich in Afrika.

§ 419. Das afrikanische Kolonialreich der Spanier (reichl. 9000 qkm und ziemlich 1/3 Mill. E.), umfaßt außer den sogenannten Presidios Ceuta, Melilla ꝛc., an der marokkanischen Nordküste, die mehr militärische als kommerzielle Bedeutung haben, nur die beiden Guinea-Inseln Fernando-Po und Annobon und die Kanarien. Fernando-Po (im vulkanischen Clarence-Peak 2900 m), mit gänzlich verfallenen Plantagen, liefert heute nur noch etwas Bauholz und Palmöl. — Die Kanarien (284 000 E.) mit den Hauptinseln Tenerifa, Gran Kanaria und Fortaventura erfreuen sich eines herrlichen Klimas und erzeugen auf ihrem vulkanischen Boden Orseille, Wein, Kaffee, Baumwolle, Tabak, Gemüse, Cerealien und Cochenille. Der Handel ist meist in der Hand der Engländer. — Santa-Cruz und Orotava auf Teneriffa, und Las Palmas, auf Gran Kanaria, sind die Haupthandelsplätze.

11. Das britische Kolonialreich in Afrika.

§ 420. Die Besitzungen der Engländer in Afrika haben zusammengenommen einen Flächeninhalt von mehr als 700 000 qkm (gegen 13 000 Q.M.), sind aber kaum von 2 Mill. Menschen bewohnt.

1) Das sogenannte **Kapland** (nebst Griqualand und Basutoland), 600 000 qkm und 1 1/3 Mill. E., wird im wesentlichen durch den Oranjefluß begrenzt und gliedert sich durch die doppelte Reihe der südafrikanischen Randgebirge in drei natürliche Abschnitte, die staffelförmig über einander liegen: die Küstenterrasse, die steppenbedeckte Karroo-Ebene und das sogen. Buschmannland. In die subtropische Zone fallend, zeigt das Land nach den durch die Europäer bewirkten Umgestaltungen einen ganz ähnlichen Charakter der Vegetation und Fauna wie Nordafrika und Südeuropa. Weizen, Mais, Hafer rc. erzeugt das Land über seinen Bedarf und ebenso auch Wein. Daneben gedeihen aber auch Orangen, Citronen, Feigen rc. ganz vorzüglich. Die ausgedehnten Weiden im Inneren haben unter dem Einflusse der europäischen Kolonisten auch einen starken Viehbestand groß gezogen (12 Mill. Schafe, 5 Mill. Ziegen, 3/10 Mill. Angoraziegen, 1 1/5 Mill. Rinder), so daß das Land auch viel Wolle und Häute erzeugt. Ein origineller Zweig der Viehzucht ist die Straußenzucht der Federerzeugung wegen. Die reichen Mineralschätze sind im allgemeinen nur wenig ausgebeutet. Indessen fördern die Kupfergruben von Klein-Namaqua-Land bedeutende Mengen Erz, und die Diamantenfelder des Griqua-Landes (um Kimberley) sind die reichsten der Erde. Die Zahl der Europäer (300 000) ist der Zahl der Farbigen (2 Mill.) gegenüber eine schwache, und der Zuzug aus Europa ist ein geringfügiger, obwohl das Klima als ein sehr gesundes gelten muß. Die Eingebornen scheinen sich aber an europäische Bedürfnisse und an Arbeit gewöhnen zu wollen, und es ist somit Aussicht vorhanden, daß die Kolonie einen noch beträchtlich höheren Aufschwung nehmen werde. Man hat gegenwärtig mit der Anlage eines Eisenbahnnetzes (650 km) begonnen, und hinsichtlich des Außenhandels steht das Kapland unter den afrikanischen Wirtschaftsgebieten in dritter Linie (hinter Ägypten und Algier).

Kapstadt (33 000 E.), am Fuße des Tafelberges, an der großen, gegen Weststürme ungeschützten Tafelbai, und nahe der Südspitze Afrikas, hat seine Bedeutung ebensowohl darin, daß es die Hauptstation und die stärkste strategische Position an dem Seewege nach Indien ist, als auch darin, daß es als Haupteingangspforte in die Kolonie dient. Die Stadt exportiert namentlich Getreide, Wolle, Häute, Wein, Elfenbein und Diamanten, um dafür englische Industrieartikel, Kohlen rc. zu importieren. — Port Elisabeth, an der Algoabai, hat die Hauptstadt in ihrem Charakter als Handelsplatz neuerdings bedeutend übertroffen. Namentlich ist es der größte Woll- und Viehmarkt der Kolonie.

2) **Natal**, gegen 49 000 qkm (880 Q.M.) und reichlich 1/3 Mill. E., ist nur ein nordwestliches Anhängsel an das Kapland, mit etwas wärmerem aber ebenfalls gesundem Klima und reicher Vegetation. Außer Wolle und Straußenfedern exportiert die Kolonie namentlich auch Zucker, Baumwolle, Arrow-

root 2c. — Der Haupthafen ist Port Natal (d'Urban), der binnenländische Hauptmarkt Pietermaritzburg.

§ 421. Die beiden holländischen Bauernrepubliken **Oranjefreistaat** und **Transvaal** stehen in einer gewissen politischen und wirtschaftlichen Abhängigkeit von dem britischen Südafrika. Sie nehmen die weidereichen Plateaulandschaften jenseits der südafrikanischen Randgebirge ein, und sie erzeugen in den besser bewässerten Gegenden ganz ähnliche Produkte wie die britischen Besitzungen. Den Hauptreichtum der Boers, die zugleich auch vorzügliche Jäger sind, bilden aber die großen Viehherden. — In Transvaal (295 000 qkm und 320 000 E.), wo die Boers (40 000) den Kaffern und Basutos gegenüber sehr in der Minderzahl sind, ist Poetschefstroom der wichtigste Handelsplatz; in der Oranje-Republik (111 000 qkm und 75 000 E.), die Anteil an den südafrikanischen Diamantenfeldern hat, Bloemfontein.

§ 422. 3) **Die ostafrikanischen Inseln.** Die Insel Mauritius (c. 1200 qkm und reichlich 1/3 Mill. E.), ebenso vulkanisch und ebenso fruchtbar wie das französische Reunion, liefert auch ganz dieselben Produkte (Zucker, Kaffee, Vanille, Manilahanf 2c.), nur in bedeutend größeren Quantitäten. Die Handelsbewegung der Insel beträgt 130 Mill. M.

Port Louis (75 000 E.), an einer prächtigen Hafenbucht und an dem Wege von Kapstadt nach Indien, ist einer der frequentesten Häfen des Indischen Oceans. — Die Insel Rodriguez ist nur durch Schildkrötenfang von Bedeutung.

Die Seychellen und Amiranten, mit der Hauptinsel Mahé, erzeugen Baumwolle, Zuckerrohr und Kokosöl; Sokotra Datteln und Aloë.

§ 423. 4) **Die westafrikanischen Küstenplätze und Inseln.** Die Walfischbai ist der beste Ankerplatz des sterilen, aber wahrscheinlich sehr mineralreichen Damara-Landes. — Die vulkanischen Inseln St. Helena und Ascension sind wichtig als Flotten-, Kohlen- und Schiffahrtsstationen am Wege nach Indien. — Die Küstenplätze Lagos (60 000 E.) und Whydah (25 000 E.) an der sogen. Sklavenküste, Cape-Coast-Castle und Elmina, an der Goldküste, sowie Freetown, an der Sierra Leone, deren Besitz mit dem Protektorat über eine ganze Anzahl kleiner Negerkönigreiche verbunden ist, dienen als Hauptniederlagen für den Handel mit den Binnenvölkern Ober-Guineas. Sie exportieren vor allen Dingen Palmkerne, Palmöl, Gummi, Erdnüsse, Elfenbein, Goldstaub 2c., um dafür die gewöhnlichen europäischen Industrieerzeugnisse zu importieren.

12. Die südafrikanischen Binnenstaaten.

§ 424. Da das Innere von Afrika uns zu einem großen Teile noch ganz unbekannt und zu einem noch größeren Teile nur sehr oberflächlich bekannt ist, und da die Staatenbildungen daselbst niemals einen langen Bestand haben, so läßt sich über die wirtschaftlichen Fähigkeiten der einzelnen Gebiete nur wenig sagen. Die Produkte sind die des Sudan. Die wichtigsten Staaten, welche augenblicklich bestehen, sind:

Das **Reich des Muata Jammo** (1/3 Mill. qkm und 1 Mill. E.), östlich von Angola, mit der Hauptstadt Kabebe; das **Marutse-Mambunda-Reich** (270 000 qkm und gegen 1 Mill. E.), am oberen Zambesi; das **Reich des Kasongo** (1/8 Mill. qkm und 4 Mill. E.), westlich vom Tanganjika-See; und das **Reich Mtesa's** (123 000 qkm und 2 3/4 Mill. E.), am Viktoria-Nyanza-See.

13. Das Sultanat Zansibar.

§ 425. Das genannte Sultanat umfaßt die Insel Zansibar (1600 qkm nnd 200 000 E.) nebst dem gegenüber liegenden, unbestimmt begrenzten Küstenstreifen, der durch die Sklavenjagden in ganz ähnlicher Weise öde liegt, wie das Küstenland von Mozambique. Als Handelsniederlassung der seetüchtigen Araber von Maskat schon lange bedeutend, hat es gegenwärtig unter englischem Einflusse auch eine beträchtliche eigene Produktionskraft entfaltet. Namentlich erzeugt es Gewürznelken, Kokosnüsse, Kopra, Sorghum Reis, Orseille 2c.

Die Hauptstadt Zansibar (80 000 E.), im Westen der Insel, ist der Hauptzielpunkt der mit Elfenbein, Kopal 2c. beladenen Trägerkarawanen aus Centralafrika und unterhält lebhafte Verbindungen mit Indien, Arabien und England.

14. Die Somali- und Gallaländer.

gegen 1 9/10 Mill. qkm und gegen 16 Mill. E., meist mit Steppen bedeckt, aber daneben Gummi arabicum, Datteln, Myrrhen, Weihrauch 2c. erzeugend, sind durch den wilden Fanatismns der semitischen Hirtenvölker Europäern gänzlich unzugänglich. — Berbera, an einer schönen Hafenbucht des Golfs von Aden, ist der Haupthandelsplatz, durch große Messen ausgezeichnet.

15. Das Königreich Abessynien.

§ 426. Abessynien, 1/3 Mill. qkm (6000 Q.M.) und 3 Mill. E., umfaßt das nach ihm benannte großartig wilde Hochgebirgsland, das in seiner untersten Region alle tropischen Pflanzen Afrikas (Affenbrodbäume, Bananen, Kaffeebäume, Dattelpalmen, Baumwollenstauden 2c.), in seiner mittleren Region alle südeuropäischen Frucht- und Getreidearten (Orangen Citronen, Feigen, Pfirsichen, Wein, Weizen, Reis 2c.) und in seiner obersten Region alle nordeuropäischen Getreide- und Futtergräser und Waldbäume trägt. Auch der Herden- und Mineralreichtum des Landes ist groß. Die Bewohner sind Christen und befassen sich außer mit Landwirtschaft auch mit mancherlei Industriezweigen (bes. in Metallen, Baumwolle und Leder). Besäße das Land gute Kommunikationen und würde ihm endlich innerer Frieden vergönnt, so müßte dasselbe allmählich eine bedeutende Rolle im Welthandel spielen können.

Gondar (10 000 E.), nördlich von dem Tsana-See, Ankobar, in der Landschaft Schoa, und Adaua, in der Landschaft Tigre, sind die wichtigsten Handelsplätze, durch Karawanenstraßen unter einander sowie mit dem ägyptischen Hafen Massaua und mit den Galla- und Somali-Ländern verbunden.

16. Madagaskar.

§ 427. Die Insel Madagaskar mißt 592 000 qkm (10 750 Q.M.) und hat etwa $2^1/_2$ Mill. E. — Während ihre Nordosthälfte vorwiegend ein Berg- und Plateauland mit gesundem, aber teilweise sehr trockenem Klima bildet (der erloschene Vulkan Ankarat mißt gegen 2900 m), ist die Südwesthälfte vorwiegend von Flachland mit feuchtem Tropenklima eingenommen. Nur der Nordwesten besitzt gute Hafenbuchten. Die Bewohner — Hovas, $1^7/_{10}$ Mill., der herrschende Stamm; Sakalaven, 500 000; und Betsimisaraken, 300 000 — sind merkwürdigerweise im wesentlichen nicht afrikanischer, sondern malayischer Herkunft, was einzig durch die große Seetüchtigkeit der Malayen erklärt werden kann. Aus allen Naturreichen würde die Insel, die in ihrer Tier- und Pflanzenwelt ebenfalls sehr stark von Afrika abweicht, eine große Menge von Produkten liefern können, wenn nicht die Gesetze und Sitten des Landes es zunächst vielfach unmöglich machten. Große Mengen Eisen, Steinkohlen, Steinsalz, Kupfer, Blei und Silber bergend, ungeheuer ausgedehnte tropische Urwälder tragend, Reis, Zuckerrohr, Baumwolle, Indigo und alle tropischen Früchte, Gewürze und Droguen hervorbringend, exportiert das Inselreich doch wenig mehr als Ochsenhäute, Ochsen, Reis, Kautschuck und Kopal, um dafür Baumwollenwaren, Waffen, Spirituosen &c. zu importieren.

Tananarivo (c. 80 000 E.), die Hauptstadt, ist zugleich der Haupthandelsplatz des Inneren; Tamatave, an der Ostküste, der durch Korallenriffe geschützte, aber schwer zugängliche Haupthafen.

IV. Amerika.

A. Allgemeines.

Natur des Erdteils.

§ 428. An Flächengröße (ziemlich 41 9/10 Mill. qkm oder reichlich 760 000 Q.M., incl. die Polargebiete) wetteifert der amerikanische Erdteil, sobald man ihn als Ganzes betrachtet, mit dem asiatischen. Seine Bevölkerungszahl (c. 95 Mill.) beträgt freilich kaum 1/8 von derjenigen Asiens, so daß die Bevölkerungsdichtigkeit also zunächst noch eine sehr geringe ist (135 per Q.M.) und selbst hinter der afrikanischen erheblich zurück bleibt.

Amerika besteht aus zwei großen, durch ein schmales Landband (die Landenge von Panama) verbundenen Weltinseln, von denen ringsum kleinere Stücke losgerissen erscheinen (Grönland, Grantland, Baffinsland, Albertland und Melville-Insel im Norden, Neufundland, die Westindischen Inseln, die Falklandsinseln und Feuerland im Osten, Chiloë, die peruanischen Guanoinseln, Vancouver, Thlinkiten-Inseln 2c. im Westen). Auf seiner Ostseite wird es vom Atlantischen Oceane, der Verkehrsstraße nach Europa, Afrika und der asiatischen Levante, auf der Westseite vom Pacifischen Oceane, der Verkehrsstraße nach Ost- und Südasien sowie nach Australien, auf seiner Nordseite endlich vom Nördlichen Eismeere umflutet.

§ 429. Der amerikanische Weltteil hat seine größte Erstreckung in der Richtung der Meridiane und reicht im Norden bis an die nahe Nachbarschaft des Nordpols (Kap Murchison auf Boothia Felix 72° n. B., oder die Nordspitze von Grantland 83° 20″), während es im Süden (Kap Horn 56° s. B.) nur etwa 10 Grade von dem südlichen Polarkreise entfernt bleibt. Es wird hierdurch selbstverständlich eine starke Verschiedenheit der Klimate und der Produktion bedingt, und schroffere Gegensätze als die üppigen brasilianischen Selvas (Urwälder) und die von allem Pflanzenleben entblößten kanadischen Barren Grounds (Felseinöden) kann es kaum geben.

Die starke Einwirkung des Oceans auf den schlank gebauten Kontinent mildert indes die Kontraste der Zonen ebenso wie die Kontraste der Jahreszeiten, und die Übergänge von einer Klima- und Produktionszone zur andern treten dadurch (und durch die Bodengestalt des Erdteils) immer nur sehr allmählich ein. Außerdem erleichtert der Ocean natürlich auch den Zugang zu den beiden Hälften des Weltteils.

Reich durch Meeresbuchten gegliedert ist freilich nur die Nordhälfte des Erdteils, und auch diese bleibt wenigstens hinsichtlich der Halbinselbildung sehr bedeutend hinter Europa zurück. Rumpf und Glieder verhalten sich auch bei Nordamerika nur wie 5 : 1. Außerdem ist die Gliederung Nordamerikas aber gerade in den arktischen Breiten, wo sie aus anderen Gründen

für den Weltverkehr keine oder doch nur wenig Bedeutung hat, und wo sie vielmehr nur sehr ungünstig auf das Klima des Erdteils einwirken muß, (Vergleiche § 45) am reichsten.

Das amerikanische Mittelmeer — der Golf von Mexiko und das Karibische Meer — greift bei weitem nicht so vielgestaltig und energisch in das Innere Amerikas ein, wie das altweltliche Mittelmeer oder die Nordsee und Ostsee es bei Europa thun, und außer Labrador erscheinen alle amerikanischen Halbinseln (Neu-Braunschweig und Neu-Schottland, Delaware-Maryland, Florida, Yukatan, Altkalifornien, Aljaska) fast zwerghaft, wenn man die Größe des Erdteils in Betracht zieht. Was Südamerika anlangt, so ist dasselbe ganz ähnlich wie Afrika eine gliederlose Rumpfmasse. Die spezielle Gliederung der Küsten Amerikas ist übrigens eine wesentlich günstigere, da schon in Südamerika, namentlich aber in Nordamerika an größeren und kleineren Baien und Fjorden sowie an brauchbaren oder selbst vorzüglichen natürlichen Hafenbuchten durchaus kein Mangel ist.

§ 430. Die Bodenbildung des amerikanischen Kontinentes ist ziemlich einfach und regelmäßig. Wie bei Europa so hat auch bei Amerika das Tiefland über das Gebirgsland das entschiedene Übergewicht (bei Nordamerika wie 6 : 5, bei Südamerika wie 2 : 1). Aber im Gegensatze zu den europäischen Hauptgebirgen haben die amerikanischen eine sehr gewaltige Höhe (die bolivianischen Anden in dem Nevado de Sorata 7562 m), und außerdem streichen sie wie der ganze Erdteil vorwiegend in meridionaler Richtung. Zwischen den Küstenländern des Pacifischen Oceans und dem Osten des Erdteils besteht auf diese Weise eine sehr schroffe Scheidewand, die sowohl die Natur und Produktion des amerikanischen Westens und Ostens sehr verschiedenartig gestaltet, als auch dem Verkehre in transversaler Richtung ein sehr erhebliches Hindernis ist. Die Nordhälfte des Weltteils ist übrigens auch in dieser Beziehung wieder die begünstigtere, da hier die Erhebung der Gebirge schon in den Gipfeln (Eliasberg 5950 m), namentlich aber in den Pässen eine beträchtlich geringere ist als in der Südhälfte. Während die peruanische Andenbahn z. B. eine Paßhöhe — 5357 m — zu ersteigen hatte, in der die Reisenden von Schwindel und Brustbeklemmungen („Soroche") befallen werden, da sie die Gipfelhöhe des Montblanc noch sehr bedeutend übertrifft, so erreicht die im Bau begriffene nordamerikanische Nordpacificbahn ihren Kulminationspunkt bereits bei 1652 m, die Centralpacificbahn bei 2140 und die Unionpacificbahn bei 2513 m Höhe.

Neben dem westamerikanischen Andensysteme haben die ostamerikanischen Gebirge — Alleghanies (im Black Dome 2044 m), das Gebirgsland von Guyana (im Mavaraca 3150 m) und das Gebirgsland von Brasilien (im Itatiaiossu 2712 m) — namentlich hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse eine weit geringere und lokalere Bedeutung.

Der Boden der weit ausgedehnten amerikanischen Tiefländer ist zum großen Teile von einer überschwenglichen Fruchtbarkeit (z. B. das Amazonastiefland und die sogenannten Bottoms des Mississippi und seiner Nebenflüsse). Nur der wellige Felsboden des Hudsonsbaigegend ist gänzlich steril. Der Steppencharakter ausgedehnter Tieflandstriche (Pampas, Llanos, Prärien) hat selbstverständlich auch in Amerika lediglich klimatische Ursachen.

§ 431. Weil die beiden amerikanischen Erdteil-Hälften viel weniger ausgedehnt und viel weniger zu einer kompakten Masse zusammengedrängt sind als die Erdteile der Alten Welt, so ist das Klima Amerikas im allgemeinen weit oceanischer als das Klima der Alten Welt. So starke Gegensätze zwischen Sommer- und Wintertemperatur wie in dem centralen Asien finden sich in Amerika nirgends, und außerdem erhält Amerika auch verhältnismäßig ein größeres Maß von Feuchtigkeit als die Alte Welt. Der Norden des Erdteils insbesondere aber erhält durch die starken Einflüsse des durch Meeresströmungen (Labradorströmung) und Treibeismassen stark durchkälteten Meeres ein viel rauheres Klima, als es Europa in gleichen Breiten hat. Nain in Labrador z. B. hat eine mittlere Jahrestemperatur von — 4° und liegt doch unter gleicher Breite mit Dublin, das eine Jahrestemperatur von + 10° und eine Januartemperatur von + 5° hat. Auch in New-York beträgt die mittlere Jahrestemperatur nur + 10°, während sie in Rom, das noch etwas nördlicher liegt als Newyork, 15° beträgt. Sowohl die Winter als auch die Sommer sind in Nordamerika kühler als in Europa, und die subtropische Temperaturzone beginnt in jenem Erdteile viel weiter südlich als in diesem. Die Tropengegenden Mittel- und Südamerikas zeigen ganz ähnliche Temperaturverhältnisse wie die asiatischen Tropengegenden: eine beständige, monotone Sommerschwüle. Cayenne z. B. hat eine mittlere Jahrestemperatur von 26°, eine Februartemperatur von 25½° und eine Septembertemperatur von 27°, also fast genau die Temperatur von Singapore. Der Süden von Südamerika ist infolge der dort abnehmenden Breite des Kontinents durch sehr milde Winter, aber daneben ebenso wie der Norden Nordamerikas auch durch sehr kühle Sommer ausgezeichnet.

Durch die Andenkette und durch die Meeresströmungen entlang den Küsten werden sehr starke klimatische Kontraste zwischen dem Osten und dem Westen hervorgerufen, so daß z. B. Britisch-Kolumbia und Kalifornen ebenso wie Peru und Chile ihr ganz besonderes Klima haben. In den beiden erstgenannten Ländern sind die Winter wesentlich milder, der Sommer dagegen wesentlich kühler als in den östlichen Ländern Nordamerikas, Peru und Nord-Chile ist vollkommen regenlos, und Süd-Chile ist wieder im Sommer wie im Winter wesentlich kühler, als man von seiner Polhöhe erwarten sollte.

An Niederschlägen ist Nordamerika sowohl im Osten (Newyork 120 cm) als auch namentlich im Westen (Sitka 225 cm) außerordentlich reich. Im Inneren, namentlich auf den von gewaltigen Hochgebirgen eingefaßten Hochebenen ist es dagegen auf weiten Strecken regenarm oder selbst regenlos. Dort finden wir die weiten Prärien des westlichen Mississippi-Tieflandes und die Wüsten von Utah und Arizona. Kalifornien ebenso wie Mexiko fallen in das Gebiet der Winterregen, sind also echt subtropische Länder. — In Südamerika, wo außer den Tropengegenden die Südwestküste (Chile) die meiste Feuchtigkeit empfängt, gewahren wir ein ganz ähnliches Abnehmen der Regenmenge nach dem Inneren zu, damit zugleich aber auch hier ein allmähliches Auftreten von ungeheuren Steppen (Pampas, Llanos). Von Nordchile und Peru, die in der Zone des Südostpassatwindes liegen, halten die Andenketten den Regen vollkommen ab. Daher findet sich auch hier wieder Wüstenbild-

ung (Atakama), sobald Quellen, Bergströme oder künstliche Bewässerung nicht einen Ersatz für den mangelnden Regen schaffen.

§ 432. Eine herrliche Naturgabe hat der amerikanische Erdteil in seinen mächtigen Strömen empfangen. Die Größe und Wasserfülle derselben, das schwache Gefäll und das weit verzweigte Geäder, die geringe Höhe der Wasserscheiden (Bifurkation des Cassiquiare-Orinoco, Portagen der Hudsonsbailänder!) macht sie zu Verkehrsmitteln der vorzüglichsten Art. Namentlich haben der Mississippi, der Amazonas und der Laplata als Schiffahrtsströme kaum ihresgleichen in der ganzen Welt. Der Mississippi-Missouri hat bei einer Lauflänge von 7500 km ein Stromgebiet von 3¹/₃ Mill. qkm, der Amazonas bei 6000 km Lauflänge 5¹/₂ Mill. qkm, und der Laplata bei 5000 km Lauflänge 3¹/₃ Mill. qkm Stromgebiet. Wie unendlich weiten Flächen können sie also als Abzugskanäle für ihre Produktion und als Förderungsmittel für ihre Kultur dienen! Auch der Orinoco, der Magdalenenstrom, der Susquehanna, der Delaware, der Hudson, der Connecticut, der Lorenzstrom, der Nelson, der Churchill und der Mackenzie sind hierbei nicht zu vergessen. Die drei letztgenannten nebst ihrer merkwürdigen Seenkette sind die einzigen praktikabeln Straßen in dem Hudsonsbai-Territorium. Der Lorenzstrom, der den 5 großen kanadischen Seen als Abfluß dient, bildet zwar an mehreren Stellen Stromschnellen und Wasserfälle (die Fälle von Sault de Ste. Marie zwischen dem Oberen und Huron-See, die Niagarafälle zwischen dem Erie- und Ontario-See 2c.), durch Korrekturen und Kanalbauten ist er gegenwärtig aber in allen seinen Teilen ebenfalls eine vorzügliche Wasserstraße geworden.

Bezüglich der fließenden Gewässer erscheint übrigens die pacifische Küste der atlantischen gegenüber in sehr auffälliger Weise vernachlässigt. In den pacifischen Küstenländern Südamerikas giebt es nur wilde, extravagante Gebirgsflüsse, in denjenigen Nordamerikas vermögen die großen Plateauströme — Kolorado, Kolumbia, Frazer — mit ihren schauerlichen Felsenengen (Cañons) der Schiffahrt ebenfalls höchstens in sehr beschränkter Weise zu dienen.

Die Bevölkerungsverhältnisse.

§ 433. Die Bevölkerungsverhältnisse Amerikas haben in den vier Jahrhunderten, die seit der Entdeckung des Erdteils verflossen sind, eine vollkommene Umwandlung erfahren. Die kupferfarbigen Indianer, durch die vorstehenden Backenknochen und das schlichte Haar an die Mongolen erinnernd, und an Körperkraft den Negern wie den Weißen unterlegen, verhielten sich der Kultur der europäischen Eindringlinge gegenüber sehr entschieden ablehnend, um so mehr als ihnen diese Kultur im allgemeinen in einer sehr rauhen und rücksichtslosen Weise aufgedrängt werden sollte. In Nordamerika zogen sie es vor, gegen die „Blaßgesichter" in einen ungleichen Kampf einzutreten, der sie mehr und mehr decimierte und dem Untergange weihte. Die wenigen Hunderttausend Überlebenden führen heute ein wildes Jäger- und Kriegerleben (Sioux, Komanchen, Apachen 2c.), und nur bei wenigen Stämmen ist es durch eine richtige Behandlung gelungen, sie zur Stufe von Ackerbauern

emporzuheben (Cherokesen, Kreeks, Choktaws 2c.). — In Mexiko ebenso wie in Südamerika bilden die Indianer zwar noch heute die Majorität, aber mit ihrem formelgläubigen Halbchristentum und in ihren gedrückten sozialen Verhältnissen — der beste Grund und Boden gehört jetzt den spanischen Herren — leisten sie im Dienste der Kultur noch weniger als früher. Ganz ähnliches gilt auch von den Mischlingen zwischen Indianern und Weißen (Mestizen) und Indianern und Negern (Zambos) 2c. — Die Neger, die als Sklaven gewaltsam nach Amerika geschleppt worden sind, und die in Südamerika zum Teil heute noch nicht emanzipiert sind, haben in Amerika das rüstige Arbeiten gelernt, und sie bilden namentlich in den Südstaaten der Union, auf den Westindischen Inseln und in Brasilien ein sehr bemerkenswertes Bevölkerungselement. In solchen Tropenländern freilich, wo ihnen die Existenz durch die Natur gar zu leicht gemacht wird, haben sie sich der andauernden Arbeit auch ebenso schnell wieder entwöhnt, seit die Peitsche des Aufsehers aufgehört hat sie zu bedrohen. Gewisse Länder wie Jamaika, Haïti 2c. sind ganz wesentlich durch ihre Indolenz in Verfall geraten. Die Mischlinge zwischen Weißen und Schwarzen (Mulatten) sollen im allgemeinen nur die schlechten Eigenschaften der Ältern in sich vereinigen. — Im Westen der Vereinigten Staaten namentlich treiben die Chinesen als Einwanderer ihr eigentümliches Wesen (vergl. § 356). Da sie äußerst fleißige, sparsame und billige Arbeiter sind, so haben sie den bitteren Haß der anspruchsvolleren weißen Arbeiter auf sich gezogen, und seitens der Regierung mußten ihrer Einwanderung sogar beträchtliche Beschränkungen auferlegt werden. — Die weißen Mittelländer, die sich den amerikanischen Weltteil fast ebenso vollkommen unterworfen haben wie den europäischen, gedeihen mit ihrer Kultur in Nordamerika — in Kanada und in der Union — weit besser als in Mittel- und Südamerika, wo der romanische Parteienhader, das bigotte römische Priestertum, die spanische Arbeitsscheu und das tropische Klima sich verbinden, um an den meisten Punkten auch die wirtschaftlichen Fähigkeiten der weißen Bevölkerung lahm zu legen.

Die Produktionsverhältnisse des Erdteils.

§ 434. Hinsichtlich der Mannigfaltigkeit der Pflanzenarten übertrifft Amerika alle anderen Erdteile bei weitem, und es muß deshalb sehr merkwürdig erscheinen, daß es diejenigen Pflanzen, die gegenwärtig in seiner Produktion die Hauptrolle spielen (die Getreidearten, den Kaffeebaum, das Zuckerrohr, die Baumwolle 2c.) erst aus der Alten Welt empfangen mußte. Weitaus am produktivsten hinsichtlich seiner Pflanzenwelt ist Nordamerika. Die Forsten mit ihren zahlreichen Nutzhölzern (nach Asa Gray 233 verschiedene Arten!) sind zwar in den dichter besiedelten Räumen bereits stark gelichtet, aber sie bedecken doch noch stattliche Flächen und liefern noch eine große Menge von Forstprodukten (namentlich in Kanada, Florida, Alabama, Georgia, Kalifornien, Oregon, Mexiko 2c.). Viel bedeutender ist Nordamerika aber hinsichtlich der Getreideproduktion (bes. hinsichtlich der Mais- und Weizenproduktion). Die Nordamerikanische Union ist gegenwärtig das erste Kornland der Erde, und auch Kanada und Chile er-

zeugen bereits viel mehr als sie bedürfen. Doch aber hat dieser Produktionszweig noch lange nicht den Kulminationspunkt seiner Entwickelung erreicht. Weiter und weiter dringt der Farmer mit dem Pfluge in der Prärie und in dem Urwalde vorwärts, und gelegentliche Mißernten durch Regenmangel oder Verwüstungen durch Heuschrecken hindern nicht den rapiden allgemeinen Fortschritt. Die europäischen Obstarten geben in den meisten Gegenden auch gute Erträge. In dem Süden spielt die Baumwollenkultur die Hauptrolle, daneben hat man hier aber auch nicht ohne Glück die Kultur des Weinstockes, der Orange 2c. einzubürgern gesucht.

Südamerika und Mittelamerika bleiben mit ihrer thatsächlichen Produktion hinter ihrer Produktionskraft weit zurück, ähnlich, wenn auch nicht in einem so hohen Grade wie Afrika. Der Kaffeebaum, das Zuckerrohr, die Baumwollenstaude, die Tabakpflanze, der Kakaobaum, der Mais, die Batate, der Maniok, die Vanille, der Chinarindenbaum 2c. sind die wichtigsten Kulturpflanzen dieser Gegenden. Die tropischen Urwälder liefern außerdem namentlich Bau-, Tischler- und Farbhölzer, Kautschuck, Paranüsse, Droguen 2c.

Bei der animalischen Produktion spielt das Jagdwild nur im nördlichen Nordamerika noch eine hervorragende Rolle, indem es gegenwärtig viel größere Massen von kostbarem Pelzwerk auf den Weltmarkt liefert als das sibirische. Im übrigen kommen aber heute die aus Europa eingeführten Haustiere auch in Amerika viel mehr in Betracht. Da in dem wiesen- und steppenreichen Amerika vorzügliche Bedingungen der Viehzucht vorhanden sind, so wetteifern gegenwärtig mehrere amerikanische Wirtschaftsgebiete an Zahl der Pferde, Rinder, Schafe und Schweine mit den ersten Ländern Europas, und teilweise haben sie dieselben sogar schon beträchtlich überflügelt. Namentlich gilt dies von der Union, von Kanada, von Argentina und von Uruguay. In Südamerika sind das Lama, das Alpaka und das Vikunna ihrer Wolle wegen bemerkenswert. (Vergl. übrigens § 77.)

Überschwenglich reich ist Amerika an nutzbaren Mineralien. Gold, Silber, Kupfer und Quecksilber erzeugt der amerikanische Weltteil weit mehr als jeder andere, und seine Produktionskraft ist hinsichtlich dieser Metalle noch unendlich weit davon entfernt, sich zu erschöpfen. Hat ja der bergmännische Betrieb der reichen Erzgänge in den meisten Gegenden eben erst begonnen! Die Union, Kanada, Mexiko, Neugranada, Peru, Bolivia und Chile — sie alle sind imstande, alljährlich noch viel beträchtlichere Mengen der genannten Metalle zu liefern, als es bisher geschah. Aber auch mit Eisen und Kohlen von der vorzüglichsten Qualität ist der Erdteil überreich ausgestattet. Indessen ist in dieser Hinsicht wieder eine sehr deutliche Bevorzugung der Nordhälfte zu konstatieren. Selbstverständlich werden namentlich in der Nordamerikanischen Union die beiden letztgenannten Bodenschätze auch bereits in einem höheren Grade als anderweit in Anspruch genommen, und es dürfte die Zeit nicht gar zu fern sein, wo das amerikanische Eisen und die amerikanische Kohle dem englischen Eisen und der englischen Kohle auf dem Weltmarkte eine sehr bedeutende Konkurrenz machen wird.

Ganz ähnliches wie von den „Hebeln der Industrie“, gilt auch von der Industrie selbst. Nordamerika, und ganz besonders die Union, die so überreich ist an Rohstoffen, hat auch die meisten Industriebranchen bereits

auf eine Entwickelungsstufe gebracht, die der englischen, deutschen und französischen vollkommen ebenbürtig ist. In vielen Industriezweigen — namentlich in der Maschinenbranche werden die Europäer häufig genug durch den Erfindungsgeist der Amerikaner aufs höchste überrascht.

Die Handels- und Verkehrsverhältnisse.

§ 435. Da es im wesentlichen Europäer sind, die den amerikanischen Erdteil besiedelt haben, und da die Natur Amerikas, wenigstens in vielen Gegenden eine ganz ähnliche ist wie diejenige Europas, so entsprechen auch die allgemeinen Handels- und Verkehrsverhältnisse des Erdteils denjenigen von Europa ziemlich genau. So große Abweichungen wie Asien oder Afrika wenigstens bietet Amerika in der angegebenen Beziehung nicht. Das Canoe aus Baumrinde ist als Fahrzeug immer mehr in den Hintergrund getreten und in Gegenden zurückgewichen, wo von Handelsleben überhaupt nicht viel die Rede ist. Die größte Rolle spielt es noch bei den Pelztierjägern Kanadas. Diese bedienen sich in ihren wegelosen Einöden des leichten Kahnes und des Hundeschlittens als des zweckmäßigsten Verkehrsmittels. Auch die Kautschucksammler und Schildkrötenfänger Brasiliens begnügen sich noch mit dem Indianerkanoe. Im übrigen üben aber der Dampf und die Elektricität in der Neuen Welt fast ein noch energischeres Regiment als in der Alten. Europa, das noch im Jahr 1878 hinsichtlich der Länge seiner Eisenbahnlinien der erste unter den Erdteilen war, ist heute von Amerika vielleicht bereits übertroffen. Zum Teil erklärt sich das allerdings aus der bedeutenderen Ausdehnung des amerikanischen Erdteils, zum Teil ist es aber auch ein Zeichen von dem bedeutenderen Unternehmungsgeiste seiner Bewohner und von seinen bedeutenderen natürlichen Hilfsquellen. — Ein ganz ähnliches Überflügeltwerden steht Europa auch hinsichtlich der Telegraphenlinien bevor. — Wenn der amerikanische Postverkehr noch etwa 4mal von dem europäischen übertroffen wird, so hat man zu bedenken, daß in Amerika zunächst nur reichlich der vierte Teil der Volkszahl vorhanden ist wie in Europa. — Auch der Gesamthandel des Erdteils (9000 Mill. M.) beträgt nur etwa den vierten Teil des europäischen. — Selbstverständlich kommt auch bei Allem, was den Handel und Verkehr angeht, auf Nordamerika, und namentlich auf die Union der Löwenanteil. — Bezüglich der Richtung und Bedeutung der amerikanischen Hauptverkehrswege vergleiche §§ 92, 93.

Eine sehr bedeutende Förderung wird das amerikanische Verkehrsleben ohne Zweifel dadurch erhalten, daß die Landenge von Panama durchstochen wird. Mindestens wird dadurch das pacifische Amerika dem atlantischen, von dem es sonst so streng geschieden ist, erheblich näher gerückt werden. Auch die Bewegung nach den anderen Erdteilen hin wird dadurch aber eine freiere.

B. Die einzelnen Wirtschafts- und Staatsgebiete.

1. Das britische Kolonialreich in Amerika.

§ 436. Auch in Amerika besitzen die Engländer ein ungeheures Kolonialreich. Dasselbe enthält gegen 10 Mill. qkm oder 180 000 Q.M. und reichlich 5⁴/₅ Mill. E. und ist zum großen Teile in einem hohen wirtschaftlichen Aufschwunge begriffen.

1) Die **Herrschaft Kanada** (mit den arktischen Inseln 9²/₃ Mill. qkm und 4,350 000 E.) ist die Hauptbesitzung. Dieselbe erstreckt sich gleich den Vereinigten Staaten von Meer zu Meer, aber sie liegt zu einem großen Teile in der rauhesten und unwirtlichsten Gegend Amerikas, und in manchen Beziehungen darf man sie als das „amerikanische Sibirien“ bezeichnen.

Was sie vor Sibirien voraus hat, ist im wesentlichen nur ihre größere Zugänglichkeit vom Meere her. Die guten Häfen an der Ostküste sind bei weitem nicht so lange durch Eis verschlossen wie die sibirischen, und ähnlich auch diejenigen der Westküste. Nur die Zufahrt durch die Hudsonsbai ist fast ebenso beschränkt und beschwerlich wie die Fahrt zur Eismeerküste der großen russischen Besitzung.

Hinsichtlich der Zugänglichkeit wie hinsichtlich der Produktionsfähigkeit erscheint übrigens der Osten als der entschieden bevorzugte Teil des Landes, und es ist aus diesem Grunde kein Wunder, wenn hier der politische und wirtschaftliche Schwerpunkt der Kolonie ruht. Vor allem besitzt dieser Teil in dem prächtigen Lorenzstrome mit seinen großen Seen ein vorzügliches Kommunikationsmittel sowohl nach Europa als auch nach den Vereinigten Staaten, und außer zur Ausbeutung und Bewirtschaftung der mächtigen Forsten ist das Klima und der Boden auch zum Ackerbau und zur Viehzucht vielfach ganz vorzüglich geeignet. — Die sogenannten Hudsonsbai-Länder, die während des Regiments der Hudsonsbai-Gesellschaft (bis 1859) als gänzlich kulturunfähig galten, sind das neueren Erfahrungen gemäß auch keineswegs, sondern ihr Boden ist namentlich in den Thälern des Assiniboine, Saskatschewan und Friedensflusses von außerordentlicher Fruchtbarkeit, und das Sommerklima ist in der Gegend zwischen den großen Seen (Winipeg, Hirsch-, Athabaska-, Großer Sklaven- und Großer Bärensee) und dem Felsengebirge zur Reife der gewöhnlichen Getreidearten ebenfalls hinreichend warm. Die große wirtschaftliche Schwäche dieser Gegend beruht (ähnlich wie bei Sibirien) lediglich in dem Mangel guter Abzugsstraßen. Dem roten und weißen Pelztierjäger, der hier zunächst noch sein Wesen treibt, sind die Seen und Ströme mit ihren Portagen im Sommer und mit ihren Schnee und Eisdecken im Winter genügende Verkehrsstraßen, dem Ackerbauer aber keineswegs. Die unfertigen Ströme Hudsoniens sind meist zu gewaltig reich an Stromengen und Klippen, und die mit Getreide schwer beladenen Kähne lassen sich nicht so bequem durch die engen Felsgassen hindurchsteuern oder an den Stromschnellen und Wasserfällen vorübertragen, wie die leichten Indianerboote. — In Labrador und in der Zone zwischen den genannten Seen und der Hudsonsbai oder dem Nördlichen Eismeere ist das Sommerklima zu rauh, als

daß sie etwas anderes gestatten könnte als Fischfang, Jagd und Renntier- und Schafzucht. In Britisch-Kolumbia dagegen liegen die Verhältnisse kaum wesentlich ungünstiger als im centralen Hudsonien. Nutzbare Mineralien finden sich in allen Landesteilen in großer Menge, sind aber selbst in dem eigentlichen Kanada durch die übermächtige Konkurrenz des Mutterlandes und der Union noch wenig ausgebeutet. Die wichtigsten Produkte, die das Land gegenwärtig auf den Weltmarkt liefert, sind Getreide, Holz und Fleisch aus dem eigentlichen Kanada, Felle und Häute aus den Hudsonsbai-Ländern, Gold aus Britisch-Kolumbia, und Whisky. Im Osten des Landes ist bereits ein vorzügliches System von künstlichen Verkehrsstraßen geschaffen worden. Das Eisenbahnnetz (10 000 km) ist hier relativ sehr dicht, die Kanalbauten mit ihren Riesenschleusen stellen sich den gewaltigsten der Welt zur Seite, und die Handelsflotte ($1^1/_{10}$ Mill. t) steht hinsichtlich ihres Tonnengehaltes über der italienischen und französischen. Gegenwärtig beschäftigt man sich in Kanada eifrig mit dem Projekte einer kanadischen Pacific-Eisenbahn.

§ 437. Handelsplätze:

Quebec (70 000 E.), am linken Ufer des Lorenzstroms, der bis hierher für die größten Seeschiffe fahrbar ist, bildet strategisch (Festung!) ebenso wie kommerziell die Haupteingangspforte des Landes. Es exportiert den größten Teil der kanadischen Landesprodukte, um dafür britische Industrieartikel, Kohlen, Zucker, Thee, Kaffee 2c. zu importieren (Schiffahrtsbewegung $1^1/_2$ Mill. t). Seine Handelsbeziehungen und Dampferverbindungen richten sich vor allen Dingen nach Glasgow und Liverpool. Der Hafen ist etwa 5 Monate durch Eis verschlossen. — Montreal (125 000 E.), auf einer Insel des Lorenzstromes, ist auch noch für ziemlich große Seeschiffe nahbar, und steht außerdem durch den Ottawafluß und seinen Kanal sowie durch zahlreiche Eisenbahnen in Verbindung mit den Haupthandelsplätzen der Union. Es hat als Handels- und Industriestadt Quebec sehr beträchtlich überflügelt, und seine Handelsbewegung beträgt heute 250 Mill. M., seine Schiffahrtsbewegung gegen 1 Mill. t. — Ottawa (25 000 E.) ist Regierungssitz. — Toronto (50 000 E.), Kingston und Hamilton (30 000 E.), Häfen am Ontariosee, sind wichtig für den Verkehr mit dem Binnenlande der Union; St. John (30 000 E.), an einem fjordenartigen Einschnitte in Neubraunschweig, und Halifax (30 000 E.), an der eisfreien Westküste von Neuschottland, für den Verkehr auf dem Atlantischen Oceane.

An der Küste von Labrador finden sich nur kleine Herrnhuter- und Eskimo-Ansiedlungen (Nain, Hebron 2c.), die sich mit Fischerei beschäftigen. — Im Südosten der Hudsonsbailänder blüht die Ackerbaukolonie Manitoba auf, in den übrigen Gegenden finden sich zunächst aber nur kleine Forts zum Schutze des Pelztierhandels. Fort York, an der Mündung des Nelson, und Fort Churchill, an der Mündung des Churchill, sind wichtig durch Pelzexport. Der Haupthandelsplatz von Britisch-Kolumbia ist Neu-Westminster, unweit der Mündung des Fraserflusses.

§ 438. 2) **Neufundland** (reichlich 110 000 qkm oder 2000 Q.M. und c. 170 000 E.) ist infolge seines rauhen Sommerklimas nur an begünstigteren Stellen zum Ackerbau geeignet. Während die Kohlenschätze der Insel bisher unbenutzt geblieben sind, werden beträchtliche Mengen von Kupfer-

erzen exportiert. Ihre Hauptbedeutung hat die Insel aber durch die auf ihren Bänken schwungreich betriebene Fischerei, sowie als Endpunkt der transatlantischen Kabelleitungen. Während der Fischerei-Saison (Juni bis August) sind über 100 000 Fischer an ihren Küsten versammelt.

Der Haupthafen ist St. Johns (25 000 E.).

§ 439. 3) Die **westindischen Besitzungen**, 34 500 qkm und 1 1/6 Mill. E., umfassen namentlich die große Gruppe der Bahama-Inseln, die große Antilleninsel Jamaika und eine große Anzahl von Kleinen Antillen.

Die Bermudas (14 000 E.), mehrere Hundert kleine Koralleninselchen am Wege von Kanada nach Westindien, haben nur als Marine- und Schifffahrtsstation eine höhere Bedeutung.

Die **Bahama-Inseln** (14 000 qkm und 40 000 E.), ebenfalls Korallenbauten, erzeugen außer Farb- und Bauholz namentlich Ananas, Baumwolle, Arrowroot, Maniok, Schwämme und Schildkrot.

Die größte Insel ist Andros, die Hauptinsel aber New-Providence mit der Hauptstadt Nassau. — Auf Watlings (Guanahani) landete wahrscheinlich Kolumbus (12. Oktober 1492). — Die Turkinseln exportieren Salz. —

Jamaika, ziemlich 11 000 qkm und 560 000 E. (davon 540 000 Neger und Farbige!), ist eine bergige, fruchtbare Insel, die sich zur Kultur aller tropischen Kolonialpflanzen vorzüglich eignet. Die plötzliche Freilassung der Negersklaven (1834) aber führte einen argen wirtschaftlichen Verfall ihrer Kaffee- und Zuckerplantagen mit sich, und mit Hilfe der eingeführten indischen und chinesischen Arbeiter (Kulis) ist es noch keineswegs gelungen, ihr die alte Blüte zurückzugeben. Ihr Kaffeeexport namentlich ist auf 30 % seines früheren Betrages herabgesunken (4 Mill. kg). Außer Kaffee und Zucker wird namentlich noch Rum exportiert.

Unter den zahlreichen Häfen ist Kingston (35 000 E.) der bedeutendste. Die Hauptstadt ist Spanishtown.

Britisch-Honduras ist ein waldreiches, vielfach sumpfiges Flachland an der Hondurasbai, das außer Mahagoni-, Campeche-, Cedrelen- und Blauholz auch etwas Kakao erzeugt. — Sein Hafen ist Belize.

Die östlichste der **Kleinen Antillen** Barbadoes (162 000 E.) ist besonders als Endpunkt einer Kabelleitung von Wichtigkeit. Außerdem kultiviert sie aber ebenso wie St. Christopher, Antigua, Dominica, Luzia und St. Vicent Zucker, Kaffee, Kakao rc.

Trinidad mit einem großen Asphaltsee ist namentlich durch Kakao-, Zucker- und Asphaltproduktion wichtig.

§ 440. 4) Die **südamerikanischen Besitzungen** (230 000 qkm, 1/4 Mill. E.) bestehen aus dem britischen Guayana und den Falklandsinseln. — **Britisch-Guayana** (220 000 qkm und 1/4 Mill. E.) ist zum größten Teile tropisches Urwaldland, erzeugt außer Nutz- und Farbhölzern aber namentlich auch viel Zucker sowie daneben etwas Kaffee, Kakao, Vanille rc. — Der Haupthandelsplatz ist Georgetown (oder Demerara, 40 000 E.), unfern der Essequibomündung.

Die hafenreichen, baumlosen Falklandsinseln (1200 E.) sind eine schwach frequentierte Handelsstation.

2. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

§ 441. Die Nordamerikanische Union mißt $9^1/_4$ Mill. qkm (168 000 Quadratmeilen) und ist von $50^1/_6$ Mill. Menschen bewohnt; sie zählt also zu den gewaltigsten Staaten der Erde. Ihre Volksdichtigkeit (300 per Q.M.) ist zwar noch eine sehr geringe, und dieselbe erreicht sogar noch bei weitem nicht diejenige Rußlands, aber dieselbe ist im schnellen Wachsen begriffen, besonders infolge der starken Einwanderung. Zwischen dem 25° und 49° n. Br. gelagert, gehört das Land sehr entschieden der südlichen Hälfte der nördlichen Hemisphäre an, was bei den eigentümlichen klimatischen Verhältnissen des amerikanischen Erdteils als ein sehr günstiger Umstand bezeichnet werden muß. Im Osten und Süden vom Atlantischen, im Westen aber vom Pacifischen Oceane bespült, genießt der große Staat alle jene Vorteile, welche der Seeverkehr in der Gegenwart vor dem Landverkehre voraus hat. Hierbei ist auch nicht zu vergessen, daß von seinen Küsten (c. 7000 km.) die wichtigsten Wirtschaftsgebiete der Erde (Europa, China, Indien, Australien, Brasilien 2c.) auf sehr geraden und verhältnismäßig kurzen Wegen zu erreichen sind. Seine Nordostküste ist an vorzüglichen Häfen außerordentlich reich, und an den übrigen Küsten ist wenigstens kein Mangel an brauchbaren Häfen. — Von ihren Landnachbaren — Kanada und Mexiko — hatte die Union vor allen Dingen keinerlei große Störung ihrer wirtschaftlichen Entwickelung zu fürchten. Kanada, das nur im Osten durch eine Art Naturgrenze — die großen Seen — von ihm getrennt ist, ist ihr aber darin sogar sehr förderlich gewesen, insofern es ihr für ihre Produktion eine sehr bequeme Abzugsstraße gewährt. Von Mexiko ist die Union durch Wüsten in sehr wirksamer Weise getrennt, freilich ist dadurch der Verkehr auf dem Landwege zugleich auch sehr bedeutend erschwert.

§ 442. Was den inneren Bau des Staatsgebietes angeht, so ist derselbe, namentlich in der ganzen Osthälfte, der Produktion ebenso wie dem Verkehre ungemein günstig. Die Alleghanies bilden keine Verkehrsschranke von hohem Belang, dagegen bergen sie eine Überfülle von nutzbaren Mineralien (Magneteisenerze am Champlainsee, in Pennsylvanien, in New-Jersey 2c., Anthrazit und Steinkohlen, Petroleum). Die Niederungen an der atlantischen Küste, das Mississippi-Tiefland und das niedere Tafelland an den Kanadischen Seen sind aber auf weiten Strecken von einer sehr großen Fruchtbarkeit. Außerdem finden sich auch selbst hier an zahlreichen Punkten große Mengen nutzbarer Mineralien (Eisenberge von Missouri und am oberen See, Kohlenlager von Illinois, Michigan, Missouri und Texas, der Natiol-Copper-District am Oberen See 2c.) Der Verkehr wird in diesem Gebiet nicht wesentlich erschwert, sondern durch die großen Ströme sogar sehr erheblich gefördert. Der Löwenanteil an den natürlichen Schiffahrtsstraßen der Union (insgesamt etwa 138 000 km.) kommt ja ebenfalls diese Osthälfte zu. (Über das Klima vergl. § 441). — Das westliche Hochgebirgsland, das sich in zahlreichen Gipfeln bis in die Schneeregion erhebt, das zwischen seinen mächtigen Ketten regenlose, sterile Wüstenplateaus einschließt, und das etwa 40 % von

der Fläche der Union einnimmt, ist nur in den Thälern des Westens in größerem Maßstabe anbaufähig. Im übrigen birgt es aber die reichsten Gold-, Silber- und Quecksilbererze (bes. die Sierra Nevada, die in dem sogen. „Comstock Lode" den größten Silbererzgang der Welt enthält, das Küstengebirge, die Wahsatch-Mountains 2c.) (Vergl. außerdem § 430).

§ 443. Die Bevölkerungsverhältnisse. Hinsichtlich der Bevölkerungsverhältnisse hat die Union im Interesse dauernden Gedeihens das schwierige Problem zu lösen, nicht nur die verschiedensten eingewanderten Nationalitäten Europas — Engländer, Deutsche, Iren, Franzosen, Spanier — sondern auch die einander in noch höherem Grade fremdartigen Rassen der Weißen, Schwarzen und Roten zu einer Einheit zu verbinden. In welcher Weise dies geschehen wird, ist nicht vorauszusagen. Zunächst ist nur der Zwiespalt zwischen den Mittelländern und Indianern (nur noch 380 000) und zwischen den Mittelländern und Negern (incl. der Mulatten $6^7/_{10}$ Mill.) noch die Quelle manches wirtschaftlichen und humanitären Mißstandes. Die konfessionelle Spaltung ist bei der freiheitlichen Verfassung der Union von viel geringerem Belang. Die Volksbildung steht nur in den nördlichen Staaten hoch. Hohe wirtschaftliche Tugenden des eingebürgerten Amerikaners sind: kaltblütige Berechnungskunst, Unternehmungsgeist, Energie und Ausdauer.

§ 444. Die Produktionsverhältnisse. Die Vereinigten Staaten sind heute die erste Kornkammer der Erde. Im J. 1878 betrug die Ernte an Körnerfrüchten 627 Mill. hl (106 Mill. hl Weizen, 106 Mill. hl Hafer, 395 Mill. hl Mais, 11 Mill. hl Gerste und 6 Mill. hl Roggen), dieselbe übertraf die russische Ernte also um ziemlich 50 Mill. hl. — Seitdem hat sich aber ganz besonders die Weizenproduktion noch sehr gewaltig gesteigert (1880: 160 Mill. hl). Unter den Handelsgewächsen, die in den Vereinigten Staaten kultiviert werden, ist die Baumwolle das weitaus wichtigste. Auch hinsichtlich der Kultur dieser Pflanze, die trotz der Negeremancipation immer höhere Erträge erzielt (1880: $5^3/_4$ Mill. B.), nimmt die Union die erste Stelle ein. Der Flachs- und Hanfbau sind nicht bedeutend. Von hoher Wichtigkeit ist dagegen der Tabakbau (namentlich in Kentucky, Virginia, Tennessee, Ohio 2c.), sowie auch der Hopfenbau. Die Indigo- und Reiskulturen in den südlichen Küstenstaaten sind nach der Aufhebung der Sklaverei sehr zurückgegangen. — Von den europäischen Obstsorten hat sich der Apfel am besten eingebürgert. Der europäische Weinstock dagegen geht in dem Lande — ausgenommen Kalifornien — in der Regel an Fäule zu Grunde, jedoch hat man angefangen statt seiner einheimische Reben zu kultivieren. Südfrüchte liefern zunächst nur Kalifornien und Florida. Vortrefflich haben sich die europäischen Haustiere in dem Gebiete der Union eingebürgert. Die Zahl der Rinder, die in dem Blaugras, Büffelgras 2c. eine ganz vortreffliche Nahrung finden, beläuft sich auf mehr als 30 Mill., so daß Rußland auch in dieser Hinsicht sehr bedeutend von seinem transatlantischen Konkurrenten überflügelt worden ist. — Die Zahl der Pferde beträgt reichlich 10, die Zahl der Schafe aber 36 Mill. — Schweine (32 Mill.), deren Zucht in der ungeheuren Maisproduktion ihre Hauptvoraussetzung hat, besitzt die Union ziemlich so viel als Rußland,

Deutschland, Östreich-Ungarn, Frankreich und Großbritannien zusammengenommen.

Der Wildstand ist selbstverständlich in den von der Kultur noch weniger berührten Gegenden — und solche giebt es fast in jedem Staate, namentlich aber in den Felsengebirgsgegenden — noch ein sehr bedeutender.

Obgleich die umfassendere Ausbeutung der reichen Mineralschätze des Landes erst vor etwa 5 Jahrzehnten begonnen hat, so nimmt die Nordamerikanische Union doch bereits heute fast in allen Zweigen der Mineralproduktion eine sehr hervorragende Stelle ein. Hinsichtlich der Kohlenförderung (c. 50 Millionen t) stand es bisher außer hinter England auch noch hinter Deutschland zurück, es ist aber sicher, daß Deutschland sehr bald von ihm überflügelt sein wird. Hinsichtlich der Eisenproduktion (47 Mill. Ctr.) ist es bereits geschehen. In der Goldproduktion (210 Mill. M. jährlich) steht es unmittelbar hinter Australien, in der Silber-, Quecksilber- und Kupfer-, sowie hinsichtlich der Petroleum-Produktion steht es aber unter allen Staaten der Erde zu oberst. An der Eisenproduktion sind gegenwärtig namentlich Pennsylvanien, Ohio und New-York, an der Kohlenproduktion Pennsylvanien, Ohio, Maryland und Illinois, an der Goldförderung Kalifornien, Nevada, Kolorado und Utah, an der Kupferförderung Michigan (am Oberen See) und an der Quecksilberförderung Kalifornien am stärksten beteiligt. Petroleum produzierten die Vereinigten Staaten im Jahr 1879 über 1400 Mill. Liter.

Auf ihre gewaltige Rohproduktion haben die Vereinigten Staaten mit Hilfe eines streng gehandhabten Schutzzollsystems in wenigen Decennien auch eine mächtige Industrie begründet. Vor allen Dingen haben sie es dahin gebracht, daß ein sehr beträchtlicher Teil der Baumwolle, die im Lande erzeugt wird, auch im Lande verarbeitet wird, und die Zahl der Spindeln beträgt jetzt in ihrem Gebiete etwa 10 Mill. (1/4 der englischen!). Auch die Woll-, Flachs-, Seiden-, Leder- und Papierindustrie hat sich aber mächtig entfaltet, und die Union wetteifert in allen diesen Branchen mit ersten Staaten Europas. — Die Eisenindustrie ist nächst der britischen die gewaltigste, und in gewissen Branchen der Maschinenindustrie sind auch sogar die Briten von den Amerikanern überflügelt worden.

§ 445. Handels- und Verkehrsverhältnisse. Hinsichtlich ihres Außenhandels (4700 Mill. M) stehen die Vereinigten Staaten unter den Staaten der Erde erst in vierter Linie. Es hat dies seine Hauptgründe (ähnlich wie bei China) darin, daß der Staat sich hinsichtlich seiner Produktion in einem ungewöhnlich hohen Grade selbst genügt, sowie darin, daß die Handelspolitik des Staates ein starkes Überwiegen des Exports (2850 Mill. M.) über den Import aufrecht zu erhalten strebt. — Bei weitem der größte Teil des amerikanischen Handels (83%) bewegt sich natürlich nach Europa, und zwar namentlich nach England. Brodstoffe (1880: für 1200 Mill. M.) Baumwolle (1880: für 890 Mill. M.), Viehzuchtprodukte und Vieh (für 570 Mill. M.), Petroleum (für 150 Mill. M.) Tabak, Holz und Holzwaren, Metallwaren ꝛc. sind die Hauptexportartikel; Zucker, Kaffee, Webstoffe und Webwaren, Häute und Felle, Edelmetalle, Thee, Zinn, Seide, Kautschuk ꝛc. die

Hauptimportartikel. Die Handelsflotte der Union ist die zweitgrößte der Welt (4 1/5 Mill. t).

Das binnenländische Handels- und Verkehrsleben ist in dem Staate ein ungemein reges. Die Länge seiner Eisenbahnlinien (1880: 138 000 km) erreicht gegenwärtig nahezu die Länge der Linien des gesamten europäischen Weltteils. Seine Telegraphenlinien (15 000 km) befördern fast dieselbe Zahl von Depeschen wie diejenigen Englands, und die Zahl seiner jährlichen Postsendungen kommt etwa derjenigen Deutschlands gleich. Bezüglich des Binnenhandels wie bezüglich des Außenhandels liegt der Schwerpunkt begreiflicherweise in der Osthälfte der Union.

§ 446. I. Die atlantischen Nordstaaten (die sogen. Neu-England-Staaten) haben eine große Familienähnlichkeit. Ihr Boden ist meist bergig, wald- und weidereich, und der Ackerbau wird von demselben nur zum Teil begünstigt. Die reichgegliederte Küste dagegen lockt die Bevölkerung zur Fischerei und zum Handel, und nach der Herstellung eines dichten Netzes von Eisenbahnen ist in dem Innern neben der Viehzucht auch eine mächtige Industrie erstanden. Der bedeutendste unter diesen Staaten ist Massachussets (20000 qkm und 1 3/4 Mill. E.). Derselbe ist an der Baumwollenindustrie der Union mit 40% (4 Mill. Spindeln) und an der Handelsflotte mit 10% (433 000 t) beteiligt, im Außenhandel aber spielt er nächst Newyork die Hauptrolle. — An der Handelsflotte hat Maine einen noch stärkeren Anteil als Massachussets (517 000 t).

Handelsplätze: 1) In Maine: Portland (c. 35 000 E.), mit tiefem sicherem Hafen, treibt lebhaften Handel nach England und Westindien. Bangor (24 000 E.) ist wichtig durch Holzexport, Bath durch Schiffsbau.

2) In New-Hempshire: Concord und Hampton Beach sind wichtig als Industrieplätze in Baumwolle, Wolle, Leder, Maschinen rc.; Portsmouth als guter, tiefer und in der Regel eisfreier Hafen.

3) In Vermont: Burlington, an dem Champlainsee, ist wichtig durch Holz-, Woll- und Getreidehandel; St. Albans durch Butter- und Käsehandel.

4) In Massachussets: Boston (363 000 E),an einem der innersten Winkel der vielverzweigten Massachussetsbai auf kleinen Halbinseln erbaut, besitzt einen großen, tiefen und eisfreien Hafen, der unter den Haupthäfen der Ostküste den wichtigen Vorzug genießt, am kürzesten Wege nach Europa zu liegen, (Liverpol ist von Boston aus einen Tag früher zu erreichen als Newyork!). Unter den Großstädten der Union eine der ältesten, ist sie nicht nur immer der Hauptsitz der amerikanischen Wissenschaft und Bildung gewesen, (Universität in Cambridge!), die auch in dem amerikanischen Befreiungskampfe eine sehr hervorragende Rolle gespielt hat, sondern sie war auch stets eins der ersten Handelsemporien der Neuen Welt. Heute ist Boston nächst Newyork und San Franzisko der frequenteste Hafen der Union (Schiffahrtsbewegung 2 Mill. t, Handelsumsatz 420 Mill. M.), der sich der besten Ein- und Auslade-Vorrichtungen (Elevatoren!) rühmt und der namentlich mit Liverpool und Glasgow sehr lebhafte Dampfverbindungen unterhält. Die Hauptartikel der Bostoner Ausfuhr sind: Fleischwaren, Getreide und Mehl, Baumwolle, Baumwollenwaren und Tabak; die Hauptartikel der Einfuhr

Zucker, Häute, Wolle und Wollwaren, Chemikalien, Eisen und Stahl, Zinn- und Zinnwaren, Fische ꝛc. Gloucester sowie New Bedford sind die Hauptfischerhäfen, letztgenanntes namentlich der Ausgangspunkt der amerikanischen Walfischfänger. Fall River, Worcester, Lowell (61 000 E.) und Lawrence ragen durch ihre Baumwollenindustrie, Taunton durch seine Lokomotiven- und Metallwarenfabrikation hervor; die Spezialität von Lynn aber ist eine großartig entwickelte Schuhwarenfabrikation.

5) In Connecticut: Die Universitätsstadt Newhaven (63 000 E.) fabriziert Instrumente, Maschinen ꝛc. und treibt Seehandel. Hartford, (42 000 E) ist wichtig durch Metall-, Woll- und Papierindustrie.

6) In Rhode Island: Providence (105 000 E) liegt in dem innersten Winkel der fjordartigen Narragansett-Bai und besitzt einen mäßig tiefen Hafen. Bedeutender als ihr Seehandel ist ihre Industrie in Gold- und Silberwaren, Waffen, Maschinen, Geweben ꝛc. Die Fischerhafen Newport ist zugleich ein beliebtes Seebad.

§ 447. II. **Die atlantischen Mittelstaaten** nehmen das Land zwischen den beiden unteren kanadischen Seen und dem Atlantischen Oceane ein. Dasselbe ist an der atlantischen Küste Tiefland, in der Mitte Bergland (Alleghanies) und gegen die Seen hin niederes Plateau. Klima und Boden begünstigen hier den Ackerbau in viel höherem Grade als in den Neu-England-Staaten, vor allen Dingen enthält der Boden aber auch einen viel größeren Reichtum an nutzbaren Mineralien (Kohle, Eisen, Petroleum ꝛc.) Die Zugänglichkeit der Staatengruppe durch vorzüglich schiffbare Ströme (Hudson, Delaware, Susquehanna, Lorenzstrom) ist durch ein großartiges System von Kanälen und Eisenbahnen künstlich so vervollkommnet worden, daß dieselbe allen andern darin ohne Zweifel weit überlegen ist. Aus diesem Grunde ist auch die Natur und Industrieproduktion hierselbst am höchsten entfaltet. Pennsylvanien insbesondere ist der erste Bergbau- und Industriestaat (mit 80 % der Kohlenförderung und 70 % der Hohöfen) und Newyork ist der erste Handelsstaat der Union. Auch hinsichtlich der Bevölkerungszahl stehen die beiden letztgenannten Staaten unter sämtlichen Unionsstaaten an der Spitze. Newyork hat bei einer Fläche von 122 000 qkm (2217 Q.M.) 5 Millionen und Pennsylvanien bei einer Fläche von 119 000 qkm (2166 Q.M.) 4,282 000 Bewohner, so daß sich hier die Bevölkerungsdichtigkeit bereits der europäischen zu nähern beginnt.

Handelsplätze: 1) In Newyork: Newyork (1,206 000 E.), zwischen der Mündung des Hudsonflusses und der engsten Stelle des Long-Island-Sundes liegend, besitzt in der weiten und tiefen Newyork-Bai einen der schönsten Häfen der Welt. 1633 von den Holländern begründet, und später von den Engländern erobert, ist die Stadt namentlich seit dem nordamerikanischen Freiheitskriege rasch zur ersten Handelsmetropole der Neuen Welt emporgewachsen. Das vorzügliche Netz von Verkehrsstraßen in seinem Hinterlande ging ihm dabei natürlich im höchsten Grade zu gute. Heute ist Newyork der Konzentrationspunkt von c. 30 Dampferlinien, seine Schiffahrtsbewegung beträgt 9 Mill. t, sein Handelsumsatz gegen 2800 Mill. M. (59 % des Gesamthandels der Union), zur Handelsflotte der Union aber stellen seine Rheder etwa 22 %. Durch seine riesige Kapitalkraft (über 100 Banken!) beherrscht Newyork den Handel der Union fast in einem höheren Maße als

London den englischen. In der Ausfuhr seines Hafens wiegen Getreide, Petroleum, Viehzuchtprodukte, Baumwolle, Tabak, Leder, Zucker, Baumwollwaren zc., in der Einfuhr Kolonialwaren, Webwaren, Metallwaren, Wein zc. vor. Die mächtig entfaltete Industrie erzeugt namentlich Bekleidungsgegenstände, Möbel, Schmucksachen, Nähmaschinen zc. — Die Verkehrseinrichtungen im Innern der weit ausgedehnten Stadt weiteifern an Großartigkeit mit denen von London. — Brooklyn (567 000 E.), auf Long Island, gewissermaßen nur ein jenseits des East-River gelegener Stadtteil Newyorks, hat große Schiffswerfte, Zuckerraffinerien zc. — Die Staatshauptstadt Albany (88 000 E.), am Hudson und am Eriekanal sowie in der Kreuzung mehrerer Eisenbahnen, treibt Holz-, Vieh- und Getreidehandel. — Troy (57 000 E.), am Anfangspunkte der Schiffbarkeit des Hudson, ist bedeutend durch seine Industrie in Baumwolle, Wolle, Papier zc.; Saratoga durch stark frequentirte, elegante Bäder. — Syracuse (52 000 E.), am Eriekanal, besitzt ergiebige Salzquellen. — Rochester (87 000 E.), unfern des Ontariosee's, ist durch Müllerei und Gemüsebau wichtig; Buffalo (150 000 E.), am Eriesee und Eriekanal, sowie oberhalb der Niagarafälle, durch Schiffahrt, Getreide- und Holzhandel, Müllerei, Eisenindustrie zc.

2) In New-Jersey: Newark (136 000 E.) treibt bedeutende Industrie in Seide, Tapeten, Kautschuk, Leder, Schmucksachen zc. Jersey City (121 000 E.) und Hoboken (31 000 E.), am Hudson, sind im Grunde genommen nur Vorstädte von Newyork. — Paterson (51 000 E.) ist von hervorragender Bedeutung durch seine Seidenindustrie.

3) In Pennsylvanien: Philadelphia (847 000 E.), an dem Delaware, der bis hierher großen Seeschiffen nahbar, aber im Winter vielfach durch Eis verschlossen ist, hat durch seine Industrie eine noch höhere Bedeutung als durch seinen Handel. Es erzeugt in erster Linie Eisen und Eisenwaren, Gewebe, gereinigtes Petroleum, Zucker, Chemikalien zc. und beschäftigt gegen 200 000 Arbeiter. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt aber auch gegen $1^4/_5$ Mill. t und richtet sich namentlich nach England, Belgien, Westindien und Deutschland; der Handelsumsatz beläuft sich auf 300 Mill. M. Hauptausfuhrartikel sind Brodstoffe und Petroleum, Haupteinfuhrartikel Metallwaren, Woll- und Seidenwaren, Kolonialwaren zc. — Allentown, Reading (40 000 E.), die Staatshauptstadt Harrisburgh (25 000 E.) und Lancaster sind Hauptsitze der pennsylvanischen Eisen- und Maschinenindustrie. In der hervorragendsten Weise gilt das aber von Pittsburgh (nebst Allegheny 233 000 E.), das in der Nähe der reichsten Kohlen-, Eisen- und Petroleumfundstätten, an dem Anfangspunkte der Ohio-Schiffbarkeit und in dem Kreuzungspunkte zahlreicher Eisenbahnlinien überaus günstig gelegen ist. Seine Walz- und Gußstahlwerke, seine Nagelschmieden, seine Petroleumraffinerien und seine Glashüten zählen zu den großartigsten der Welt. — Im Norden von Pittsburg, bei Titusville, Oil-City zc. ist die eigentliche Petroleumgegend.

4) In Delaware: Wilmington (42 000 E.) baut eiserne Schiffe.

5) In Maryland: Baltimore (332 000 E.), an einer inneren Verzweigung der Chesapeake-Bai, durch einen Kanal mit dem Meere und durch den Susquehanna sowie durch mehrere Eisenbahnen mit dem Hinterlande in guter Verbindung, hat vor den nördlicher gelegenen Haupthäfen die größere

Nähe der Ohio- und Mississippilandschaften voraus und konkurriert deshalb namentlich als Exporthafen mit jenen in sehr erfolgreicher Weise. Die Schiffahrtsbewegung beträgt (incl. der Küstenfahrer) gegen 4 Mill. t, die Handelsbewegung gegen 250 Mill. M. (davon 70% Export!). Tabak, Petroleum, Baumwolle, Getreide, Schmalz und Quercitron sind die Hauptausfuhr-, Kaffee, Zucker und Salz die Haupteinfuhrartikel. Sehr bedeutend ist auch die Austernfischerei und der Austernhandel Baltimores. —

§ 448. Washington (160 000 E.), die Hauptstadt der Vereinigten Staaten, in dem sogenannten Kolumbiadistrikte, mit ihrem Kapitol und ihren wissenschaftlichen Instituten ist eine ruhige, verkehrsarme Stadt.

III. Die atlantischen Südstaaten umfassen den größten Teil der fruchtbaren atlantischen Küstenebene und den Südosten der Alleghanies. Die subtropische Temperatur und die reiche Bewässerung begünstigen hier in einem hohen Grade die Kultur gewisser wichtiger Handelsgewächse, wie des Tabaks, der Baumwolle, des Reises und des Indigo. Im Süden hat man neuerdings auch mit Südfruchtkulturen begonnen. Die ausgedehnten Waldungen liefern aber außerdem auch eine große Menge von Forstprodukten. Die Seehäfen stehen an Qualität hinter denen der beiden ersten Staatengruppen zurück. Da die gesamte Produktion der Südstaaten bis zur Beendigung des amerikanischen Bürgerkrieges auf die Negersklaverei basiert war, so liegen heute die wirtschaftlichen Verhältnisse derselben bei weitem nicht so günstig wie in den Nordstaaten. Vor allen Dingen hat man daselbst die freie Arbeit und den freien Arbeiter bis heute noch nicht achten gelernt, und der Gegensatz zwischen Schwarzen und Weißen ist auch nach der Neger-Emancipation ein sehr schroffer geblieben. Die Volksbildung ist gering, die Einwanderung ist unbedeutend, das Eisenbahn- und Verkehrsstraßennetz ist verhältnismäßig dünn, die Hilfsquellen des Landes liegen zum Teil noch ganz brache, und der Anteil an dem Welthandel ist nur hinsichtlich gewisser Spezialitäten (Reis, Baumwolle und Tabak) bedeutend.

Handelsplätze: 1) In Virginia: Richmond (64 000 E., davon fast die Hälfte Farbige), am James-River, der bis hierher für mittelgroße Seeschiffe nahbar ist, exportiert die Landesprodukte und hat beträchtliche Müllerei und Tabak- und Maschinenfabrikation. — Norfolk, mit gutem Hafen, treibt ebenfalls bedeutenden Seehandel in Tabak, Baumwolle zc. — 2) In Nord-Karolina: Wilmington exportiert Holz, Terpentinöl, Harz, Erze und Metalle, Baumwolle zc. — 3) In Südkarolina: Charleston (50 000 E.), an einer ziemlich tiefen Hafenbucht, ist namentlich durch Baumwollenexport von höherer Bedeutung. — 4) In Georgia: Savannah (c. 30 000 E.), an dem gleichnamigen Flusse, der bis hierher ziemlich großen Seeschiffen zugänglich ist, exportiert außer Baumwolle auch viel Forstprodukte und Reis. — Atlanta ist wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. — 5) In Florida: Jacksonville und St. Augustine exportieren Forstprodukte und Südfrüchte; ähnlich auch Pensacola, am Golfe von Mexico.

§. 449. IV. Die Golfstaaten sind in ihrem Osten vorwiegend reichbewässertes Tiefland, steigen aber in ihrem Westen (in Texas) allmählich zu einer Plateaulandschaft an, die durch spärlichen Niederschlag vielfach mit Steppen und Wüsten (Llanos Estacados!) bedeckt ist. An der Baumwollenkultur

der Union ist diese Staatengruppe noch weit stärker beteiligt als die vorhergenannte (Mississippi mit 16 %!). Ebenso ist aber auch die Zucker-, Reis- und Getreideproduktion hierselbst eine bedeutende. Texas, der größte Staat der Union, ist besonders auch eine Hauptstätte der amerikanischen Viehzucht. Da die Golfstaaten infolge der Sklaven-Emancipation in eine ganz ähnliche wirtschaftliche Krisis geraten sind wie die atlantischen Südstaaten, und da ein Teil ihres Gebietes zunächst noch sehr unvollständig kolonisiert ist, so ist übrigens zu erwarten, daß ihre thatsächliche Produktion sich noch sehr stark steigern werde, sobald sie sich erst an die neuen wirtschaftlichen Verhältnisse gewöhnt haben werden. Ein mächtiger Hebel ist der Produktion und dem Handel der fraglichen Staaten in dem Mississippi gegeben, da derselbe sich sowohl südwärts (bes. nach Durchstechung seiner Barre) wie nordwärts als ein vorzüglicher Abzugskanal darbietet.

Handelsplätze: 1) In Alabama: Mobile (31 000 E.), an der Mündung des Alabamaflusses in die Mobile-Bai, besitzt einen seichten Hafen, der aber künstlich vertieft werden soll, und der bereits heute eine hohe Wichtigkeit durch seinen Export von Baumwolle, Forstprodukten und Steinkohlen hat. — Die Staatshauptstadt Montgomery ist Eisenbahnknotenpunkt. — 2) In Mississippi: Jackson und Vicksburg, letzteres am Mississippi, sind namentlich als Baumwollen- und Getreidemärkte von Wichtigkeit. — 3) In Louisiana: New-Orleans (216 000 E.), an einer halbmondförmigen Biegung des Mississippi, der durch Stromkorrekturen bis hierher für die größten Seeschiffe nahbar ist, ist die natürliche Ausgangspforte des reichen Mississippigebietes, mit dem es außer durch das Schiffahrtsstraßennetz des Stromes, auch durch mehrere Eisenbahnen verbunden ist. Gegenüber von New-York, Boston 2c. ist es nur von Europa viel weiter entfernt. Als Exporthafen hat New-Orleans seine Bedeutung beständig gesteigert. Zum Gesamtwerte seiner Ausfuhr (350 Mill. M.) trägt die Baumwolle etwa 66 % bei, so daß es also der nordamerikanische Baumwollenhafen par excellence ist. Jedoch auch Getreide, Sämereien und Tabak sind wichtige Exportartikel. Die blühende Stadt mit ihrem eigentümlichen Nationalitätengemisch (33 % Farbige, 20 % französische Kreolen, 16 % Deutsche 2c.) wird leider häufig vom gelben Fieber heimgesucht. — 4) In Texas: Galveston, auf einer Insel und an einer ziemlich tiefen Hafenbucht, ist ebenfalls als Baumwollen-Exporthafen wichtig. Houston und San Antonio sind die Haupthandelsplätze des Binnenlandes, letzteres namentlich auch durch Grenzhandel mit Mexiko wichtig.

§ 450. V. Die Binnenstaaten des Mississippibeckens bilden eine sehr ausgedehnte Gruppe, deren Gebiet von den Alleghanies und von den großen kanadischen Seen bis zu den plateauförmigen Vorstufen des Felsengebirges reicht. Im Osten noch reich von atmosphärischer Feuchtigkeit benetzt, und hier zum Teil mit einem überschwenglich reichen Ackerboden ausgestattet, wird das weite Land im Westen allmählich trockener, und inmitten der weiten Prärien gelingt die Kultur des Bodens schließlich nur in der Nachbarschaft der Ströme, oder wo in anderer Weise künstliche Bewässerung möglich ist. Die Gruppe umfaßt die eigentlichen Korn- und Viehzuchtstaaten der Union, die östlichen namentlich sind aber auch zugleich reich an nutzbaren Mineralien. Die natürlichen Abzugsstraßen der überreichen Produktion sind

durch den Mississippi, den Ohio und die kanadischen Seen ganz vorzügliche, und nur den westlichen Staaten bieten sich in dieser Hinsicht erhebliche Schwierigkeiten. Weil die östlichen von ihnen die länger besiedelten und bezüglich der Kultur vollkommener durchreiften sind, so ist auch das Netz der künstlichen Verkehrsstraßen daselbst ein viel vollkommeneres. Die südlichen Staaten leiden als ehemalige Sklavenstaaten unter einer ganz ähnlichen wirtschaftlichen Krankheit wie die südlichen atlantischen und die Golfstaaten.

Handelsplätze: In Arkansas: Little Rock, am Arkansasflusse, treibt Handel mit Brodstoffen und Holz. — In Tennessee: Memphis (45 000 E.), am Mississippi, ist wichtig durch Handel in Holz, Getreide, Baumwolle, Eisen, Leder, Tabak 2c.; ähnlich auch Nashville (c. 30 000 E.) — In Kentucky: Louisville (127 000 E.), am Ohio, an der Kreuzung zahlreicher Eisenbahnen und in einer der reichsten Ackerbau- und Viehzuchtgegenden der Union liegend, treibt sehr bedeutenden Handel in Getreide, Vieh, Tabak 2c., ebenso aber auch Industrie in Tabak, Leder, Eisen, Baumwolle 2c. — In West-Virginia: Wheeling, am Ohio, ist wichtig als Stapelplatz der bedeutenden Kohlen-, Eisen- und Salzförderung des Staates. — In Ohio: Cincinnati (256 000 E.), am Ohio, und in einer der reichsten Acker- und Viehzuchtgegenden, einst als „Königin des Westens“ gefeiert, bleibt heute in ihrem Wachstum und in ihrer Bedeutung als Handelsplatz hinter einzelnen Rivalinnen zurück, ist aber nichtsdestoweniger eine der ersten Städte der Union, der namentlich auch ihre vorzüglichen Eisenbahnverbindungen (besonders nach den atlantischen Haupthäfen) sehr zu gute kommen. Vor allen Dingen sind ihre Brauereien, Whiskybrennereien, Schweineschlächtereien, Maschinenfabriken 2c. bedeutend. In seinem Handel spielen Brodstoffe, Schweinefleisch, Baumwolle, Kolonialwaren, Eisen und Kohlen die Hauptrolle. — Die Staatshauptstadt Columbus (51 000 E.), am Clevelandkanale, ist durch Eisenindustrie und Produktenhandel von Wichtigkeit; Cleveland (158 000 E.), an der Ausmündung des nach ihm benannten Kanals in den Erie-See, durch Schiffahrt, Handel nach Kanada und den Nordweststaaten, Eisenindustrie und Petroleumraffinerie. — In Michigan: Detroit (120 000 E.), zwischen dem Erie- und Huron-See, besitzt bedeutende Sägewerke und Kupferschmelzen und exportiert große Mengen von Getreide, Holz, Fleisch, Kupfer, Eisen 2c. — In Indiana: Indianapolis (78 000 E.) ist großer Landesproduktenmarkt und Eisenbahnknotenpunkt; ähnlich auch Evansville, am Ohio. — In Illinois: Chicago (503 000 E.) in der Südecke des Michigansees und auf diese Weise an dem Anfangspunkte der geradesten Wasserstraße von den westamerikanischen Kornstaaten nach Europa, zugleich aber auch mit vorzüglichen Eisenbahnverbindungen nach dem Osten (New-York) wie nach dem Westen versehen, ist unter allen Städten der Union am raschesten emporgeblüht (1829 gegründet!), obwohl es im J. 1871 von einem furchtbaren Brandunglücke heimgesucht und halb zerstört wurde. Heute ist Chicago der erste Fleisch- und Getreidemarkt der Welt, aber auch sein Handel in Sämereien, Holz, Salz, Kohle, Hopfen, Kolonialwaren 2c. ist sehr gewaltig. Die Schiffahrtsbewegung seines Hafens erreichte 1879 die kolossale Ziffer von $7^3/_4$ Mill. t. Unter seinen Industriezweigen ist die Schweineschlächterei und die Schweine-

pökelei, die 1878 mehr als 5 Mill. Schweine verarbeitete, einzig in ihrer Art. Von hohem Belang ist aber auch die Müllerei, die Brennerei, die Metall- und Holzindustrie ꝛc. — Die Staatshauptstadt Springfield fertigt Maschinen. — In Wisconsin: Milwaukee (130 000 E., darunter sehr viele Deutsche), auch am Michigansee, 1830 noch ein Indianerdorf, ist heute ebenfalls ein großer Getreide- und Produktenmarkt. — In Minnesota: St. Paul (c. 30 000 E.) und Minneapolis, beide am Mississippi, treiben bedeutenden Getreide- und Holzhandel. — In Jowa: Demoines, fertigt Maschinen, Papier ꝛc. Davenport (c. 30 000 E.), am Mississippi und an der Eisenbahn von Chicago nach San Francisko, ist ein wichtiger Stapelplatz für Getreide, auch Ackerbaumaschinen fertigend. — In Missouri: St. Louis (351 000 E.), unterhalb des Zusammenflusses von Mississippi und Missouri und fast genau in der Mitte des großen Kulturgebietes der Union, das östlich von dem Felsengebirge liegt, ist durch seine Lage einer der ersten Eisenbahnknotenpunkte und einer der blühendsten Handelsplätze der Union. Getreide, Vieh, Fleisch, Holz, Industrieartikel und Kolonialwaren sind seine Hauptartikel. Seine Industrie ist sehr bedeutend hinsichtlich der Müllerei, Schweineschlächterei, der Eisen- und Bleigießerei, der Zuckerraffinerie, der Gerberei ꝛc. — Kansas City, am Missouri, ist wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. — Leavenworth, in Kansas, und Omaha, in Nebraska, beide am Missouri und an der Pacific-Eisenbahn, sind namentlich für die Versorgung der jungbesiedelten Gegenden in den Steppen und im Gebirge (mit Werkzeugen, Maschinen, Kleidern ꝛc.) von Wichtigkeit. — In Dakota ist Yankton der Hauptort.

§ 451. VI. Die westlichen Gebirgsstaaten und Territorien umfassen die mächtigen Hochgebirge und Hochplateaus des sogenannten Felsengebirges. Das trockene Klima gestattet hier die Bodenkultur nur in wenigen begünstigteren Gegenden, dagegen sind die Gebirge teilweise ungeheuer reich an Metallen (Blei, Silber, Gold ꝛc.) Der Verkehr ist durch die Bodengestalt ebenso wie durch den Mangel schiffbarer Ströme schwierig. Außerdem fehlt es aber infolge der Jugend der Besiedelung auch sehr an künstlichen Verkehrsstraßen.

In Montana: Helena ist der Mittelpunkt der reichen Goldminengegend des Territoriums. In Wyoming: Cheyenne City ist Station der Union-Pacific-Eisenbahn und fördert Kohlen und Eisen. — In Colorado: Denver ist wichtig als Eisenbahnkreuzungspunkt und als Stapelplatz der Bergwerksprodukte des Staates (bes. Gold, Silber und Blei). Golden City liegt in der Nachbarschaft der reichsten Goldminen. — In Neu-Mexiko ist Santa-Fe, unfern der südlichen Pacific-Eisenbahn der Hauptthandelsplatz; in Arizona Tuscon sowie Arizona City, mit reichen Gold- und Silberminen; in Utah, in reicher Oasengegend, die berühmte Mormonenstadt Great Salt Lake City; in Nevada Carson City, Virginia City und Gold Hill, alle durch Bergbau auf Silber, Gold und Blei bedeutend. Der Comstock Lode bei Virginia City enthält gegenwärtig die ergiebigsten Silberbergwerke der Welt; in Idaho: Idaho City, ebenfalls inmitten von Gold- und Silberminen.

§ 452. VII. Die pacifischen Küstenstaaten umfassen außer den mineralreichen Küstengebirgen und den davon eingeschlossenen fruchtbaren Thalgegenden

auch noch weite Strecken der binnenwärts gelegenen Plateaulandschaften. In der Küstengegend sind sie mit einem milden Klima und reichen (im Norden öfters zu reichen!) Niederschlägen ausgestattet. Der Hauptstaat Kalifornien insbesonders erzeugt in einem echt subtropischen Klima außer gewaltigen Quantitäten von Weizen auch Wein, Südfrüchte und Baumwolle rc. In den nördlichen Territorien gedeihen außer Getreide wenigstens die gewöhnlichen Obstsorten noch vorzüglich. Besonders bedeutend ist in den letztgenannten Gegenden aber die Holzproduktion. Außerdem ist auch die Mineralproduktion der pacifischen Staaten eine gewaltige, und Kalifornien zählt hinsichtlich der Gold-, Quecksilber- und Silberförderung zu den ersten Ländern der Erde. — Das Handels- und Verkehrsleben wird durch die Nachbarschaft des Oceans und durch die günstige Thalgestaltung erleichtert.

Handelsplätze. In Kalifornien: San Franzisko (234 000 E), an dem „Golden Gate“, dem Eingange zu der großen nach der Stadt benannten Bucht, die einen der schönsten Naturhäfen der Welt bildet, und zugleich an der natürlichen Ausmündung der beiden Hauptthäler Kaliforniens, ist der pacifische Haupthafen der Union, der hinsichtlich der Handels- und Schiffsfahrtsbewegung (550 Mill. M., resp. 2⁷/₁₀ Mill. t) mit den ersten Häfen des Landes wetteifert. Seine Verbindungen zur See richten sich selbstverständlich in erster Linie nach den pacifischen Ländern Amerikas, Asiens und Australiens. Exportiert werden namentlich Edelmetalle, Getreide, Quecksilber rc. importiert Kaffee, Zucker, Reis, Thee, Tabak, Steinkohlen rc. — Wichtig sind auch die Zuckerraffinerien, Tabakfabriken, Metallgießereien rc. von San Franzisko. Von den intimen Beziehungen zu Asien giebt das besondere Chinesenviertel Zeugnis. — Die Hauptplätze des Inneren sind Sakramento und Stockton. — Los Angeles, an der südlichen Pacificbahn, ist berühmt durch seine Wein- und Orangenkultur. — In Oregon: Portland (c. 20 000 E.), am Willamettefluſſe, ist ein mäßigen Seeschiffen zugänglicher Hafen und wichtig durch Getreide-, Holz- und Fischausfuhr. — Astoria ist sein Vorhafen. — In Washington: Olympia liegt am Südende des fjordartigen Pugetsunds.

Das Territorium **Alaska** im äußersten Nordwesten von Nordamerika ist zunächst nur durch seinen Pelztier- und Fischreichtum produktiv.

3. Die Vereinigten Staaten von Mexiko.

§ 452. Mexiko, 1,920 000 qkm oder zieml. 35 000 Q.M. und 9²/₅ Mill. E., bildet gewissermaßen die südliche Fortsetzung der gebirgigen Westhälfte der Nordamerikanischen Union und teilt mit seinem großen Nachbarstaate im Norden die günstige Weltlage zwischen dem Atlantischen und Pacifischen Oceane. Eine vorteilhafte Küstengliederung und gute Naturhäfen hat es freilich zu entbehren, und die ausgeprägte Plateaunatur des Landes bietet ebenso wenig gut schiffbare Ströme dar. Das Aufsteigen zum Plateau (2000 m) ist von der Küste aus meist sehr beschwerlich, und an den meisten Punkten begnügt man sich deshalb mit Saumtierpfaden um in das Innere zu gelangen. Nur bei Veracruz hat man es unternommen trotz der gewaltigen Steigung eine Eisenbahn nach der Hauptstadt herzustellen. Das Plateau ist durch seine große Trockenheit zum Ackerbau meist nur geeignet, wo künstliche Be-

wässerung möglich ist. Dort erzeugt es aber große Mengen von Mais, Bohnen (Frijoles), Weizen, Erbsen ꝛc. In den tropisch-feuchten Küstengegenden würden Reis, Zuckerrohr, Vanille, Indigo, Kaffee, Baumwolle ꝛc. in großem Maßstabe gebaut werden können, thatsächlich liefern dieselben aber kaum mehr als wildwachsende Produkte, namentlich Mahagoni, Blauholz, Rotholz, Cedernholz ꝛc. Die Viehzucht ist ebenfalls nicht bedeutend und die animalische Produktion beschränkt sich auf Häute, Felle und Kochenille. Hervorragend aber von jeher war die mexikanische Bergbauproduktion, und noch heute liefert dieselbe sehr bedeutende Mengen von Silber sowie auch von Gold, Kupfer, Blei und Quecksilber. Seit der Eroberung durch Kortez soll sich die Gesamtförderung an Silber allein auf reichlich 14 000 Mill. M. belaufen. — Die wirtschaftlichen Verhältnisse haben sich in Mexiko infolge beständiger Bürgerkriege und Staatsumwälzungen — der ewigen Krankheit des spanischen Amerika — nicht ruhig entwickeln können, und so liegen dieselben zu einem großen Teile noch im argen. Die Wege im Innern sind allenthalben schlechte und durch Räuber häufig unsichere; Eisenbahnen besitzt das große Land kaum 800 km, und sein gesamter Außenhandel (250 Mill. M.) entspricht bei weitem nicht seiner Größe und seiner Produktionskraft.

§ 453. Handelsplätze: Die Bundeshauptstadt Mexiko (236 000 E.) liegt in einem herrlichen, von schneebedeckten Vulkankegeln umgebenen Thale des Plateaus von Anahuac und ist durch ihre Eisenbahn nach Veracruz die wichtigste Binnenhandelsstadt des Reiches, namentlich in mexikanischen Bergwerksprodukten und europäischen Industrieartikeln. Auch eine Reihe von Luxusindustriezweigen werden in der Stadt kultiviert. — Veracruz, obgleich nur mittelgroßen Fahrzeugen nahbar, ist der Haupthafen des Landes, da er den Verkehr mit Europa vermittelt (Schiffahrtsbewegung 300 000 t). — Puebla (70 000 E.) ist wichtig durch seine Industrie in Baumwolle, Seide ꝛc.; Oaxaca durch Kochenillezucht und Silberbergbau. Tampico sowie Matamoros sind neben Veracruz als Exporthäfen am Golfe von Mexiko nennenswert. Queretaro (48 000 E) treibt Baumwollenindustrie; Guanaxuato (68 000 E.) ebenso wie Zacatecas (62 000 E.) Bergbau. Die Minen von San Louis de Potosi (45 000 E.) erschöpfen sich dagegen mehr und mehr. Gadalaxara (94 000 E.), am Rio Grande de Santiago, ist nächst Mexiko der bedeutendste binnenländische Handelsplatz, in dem auch verschiedene Industriezweige (in Baumwolle, Wolle ꝛc.) in höherer Blüte stehen. Durango, am Fuße der silberreichen Sierra Madre, ist wichtig durch Handel mit Bergwerksprodukten. Mazatlan und Acapulco sind die pacifischen Haupthäfen des Landes.

4. Die kleineren europäischen Kolonialreiche in Amerika.

I. Das spanische Kolonialreich.

§ 454. Der einst so gewaltige amerikanische Kolonialbesitz Spaniens (128 000 qkm und 2 1/10 Mill. E.) erstreckt sich heute nur noch über die beiden großen Antillen Kuba und Portorico.

a. **Kuba** (119 000 qkm und 1 2/5 Mill. E.) ist die größte und reichste der Antillen, die trotz der Verwüstungen endloser Bürger- und Revolutionskriege durch ihre Produktion der spanischen Staatskasse wie dem spanischen und englischen Kaufmanne noch heute eine ergiebige Goldgrube ist. Namentlich ist ihre Zucker- und Tabakproduktion eine sehr gewaltige. Die Kaffeekultur ist dagegen sehr gesunken, und beträchtlicher als ihr Ertrag ist der des Kupferbergbaues, der an der Sierra de Kobre (c. 2400 m) betrieben wird. Die Ziffer des kubanischen Außenhandels (410 Mill. M.) ist eine sehr stattliche, und ebenso ist auch das Eisenbahnnetz wenigstens im Westen der Insel recht gut entwickelt. — Die Mehrzahl der Bevölkerung (53 %) wird von Weißen gebildet. Die Neger werden ähnlich wie in Brasilien nur allmählich emanzipiert, und gegenwärtig sind noch mehr als 200 000 Sklaven vorhanden.

Habana (230 000 E.), an einer herrlichen Hafenbucht der Nordküste, ist der wichtigste Hafen- und Handelsplatz des gesamten Westindien. Namentlich ist es für Zucker und Tabak ein Weltmarkt ersten Ranges. Die Schiffahrtsbewegung des Hafens beträgt etwa 1 1/2 Mill. t und die Handelsbewegung 200 Mill. M. — Matanzas (36 000 E.), an der Nordküste, und Santiago de Cuba (40 000 E.), an der Südostküste, sind die beiden andern Haupthäfen der Insel; Puerto Principe (30 000 E.) der wichtigste Binnenhandelsplatz.

b. **Puerto Rico** (9300 qkm und 2/3 Mill. E.) ist wie Kuba bergig und fruchtbar, und ebenfalls vor allen Dingen durch Zuckerrohrkultur von Bedeutung, daneben aber auch durch Kaffee- und Tabakbau. Die Bevölkerung zeigt ein ähnliches Zahlenverhältnis zwischen Weißen (c. 60 %) und Farbigen wie auf Kuba.

San Juan de Puerto Rico (30 000 E.) ist der Haupthafen, mit guten Dampferverbindungen nach Liverpool, Newyork &c.

II. Das französische Kolonialreich in Amerika.

§ 455. Die französischen Besitzungen in Amerika kommen an Ausdehnung (125 000 qkm) den spanischen fast gleich, an Volkszahl (kaum 2/5 Mill.) und Bedeutung stehen sie denselben aber weit nach.

a. Die beiden kleinen Inseln St. Pierre und Miquelon bei Neufundland sind als Stationen der französischen Stockfischfischerei von Bedeutung, die erstere auch als Ausgangspunkt des Kabels nach Brest.

b. Guadeloupe (1870 qkm und 183 000 E.) und Martinique (c. 1000 qkm und 162 000 E.) sind neben Trinidad die bedeutendsten unter den kleinen Antillen, beide bergig, vulkanisch und häufig von Erdbeben heimgesucht. Die Hauptkultur ist wie auf den spanischen Antillen diejenige des Zuckerrohrs. Guadeloupe liefert daneben auch etwas Kaffee, Martinique etwas Kakao. Die Krisis, welche die Sklaven-Emancipation brachte, hat man hier mit Hilfe von Kulis ziemlich gut überwunden. Der Außenhandel der beiden Inseln beträgt 100 Mill. M., wovon die größere Hälfte auf Martinique zu rechnen ist. — Auf Guadeloupe ist Pointe à Pitre, auf Martinique St. Pierre (24 000 E.) der gute Haupthafen, letzterer mit direkter Dampferverbindung nach Frankreich.

c. Französisch-Guayana (reichl. 120 000 qkm und 27 000 E.) ist ein ungesundes, feuchtwarmes Tropenland in unmittelbarer Nachbarschaft des Äquators, das an der Küste aus alluvialem Flachland, im Innern aus Gebirgsland besteht und vorwiegend mit Urwald bedeckt ist. Trotz der starken Produktionskraft erzeugt das Land für den Welthandel wenig mehr als etwas Gold, Rocou (ein vegetabilischer roter Farbstoff), Gewürznelken, Zucker, Kakao und Holz. Die Handelsbewegung der Kolonie beträgt nur 11 Mill. M. — Cayenne ist der Haupthandelsplatz.

III. Das Niederländische Kolonialreich in Amerika.

§ 456. Die Holländer besitzen in Südamerika und Westindien eine Landfläche von 120 000 qkm, die von nur etwa 100 000 Menschen bewohnt ist.

a. Von den Westindischen Inseln gehört ihnen namentlich Curaçao (24 000 E.), das musterhaft bebaut (bes. mit Zuckerrohr) und vor allen Dingen durch seinen Likör-Export berühmt ist.

b. Niederländisch-Guyana (119 000 qkm und 70 000 E.), in seiner Natur dem französischen und britischen durchaus ähnlich, erzeugt auch ganz dieselben Produkte, namentlich Zucker, Farbholz ꝛc. Die Handelsbewegung der Kolonie beträgt nur 13 Mill. M.

Der Haupthafen ist Paramaribo oder Surinam (22 000 E.).

IV. Das dänische Kolonialreich in Amerika.

§ 457. Dasselbe besteht aus Grönland ($2^1/_6$ Mill. qkm, aber nur gegen 10 000 E.) und aus den kleinen Antillen St. Thomas und St. Croix (360 qkm und gegen 40 000 E.).

a. Da Grönland vollkommen vergletschert ist, und auch an seinen Küsten keinen Ackerbau und Baumwuchs zuläßt, so ist es nur durch seine Fischereiprodukte und durch seine Kryolithbrüche von einiger Bedeutung.

b. St. Thomas ist durch seine Lage und durch seinen vorzüglichen Hafen eine Hauptstation des westindischen Dampferverkehrs und ein Hauptstapelplatz des westindischen Handels.

5. Haïti.

§ 458. Die Insel Haïti, 77 000 qkm (1400 Q.M.) und 800 000 E., ist wie Kuba eine sehr gebirgige Insel, die Berggipfel bis zu 3000 m Höhe aufzuweisen hat. Die Produktion der reichen Insel ist seit der Negerrevolution, die die Weißen vollkommen vertrieb, in ärgstem Verfall. Doch liefern die beiden Republiken, die auf der Insel bestehen, die Negerrepublik Haïti im W. (c. 70 % der Inselbevölkerung umfassend) mit der Haupt- und Hafenstadt Port-au-Prince (30 000 E.), ebenso wie die Mulattenrepublik San Domingo im O. (30 % der Bewohner) mit der Hauptstadt San Domingo und der Hafenstadt Puerto Plata Kaffee, Tabak, Kakao, Zucker, Mahagoni, Blau- und Gelbholz, Pockholz ꝛc.

6. Die centralamerikanischen Republiken.

§ 459. Die 5 kleinen centralamerikanischen Republiken — Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua und Costarica — nehmen das mit zahlreichen Vulkanen besetzte Tafelland zwischen dem Karibischen Meere und dem Stillen Oceane ein, das an beiden Meeren von einem schmalen Küstentieflandssaume begleitet wird und sich südwestwärts allmählich zur Landenge von Panama verschmälert. Ihre Lage ist eine sehr günstige für den Weltverkehr, doch fehlt es ihnen namentlich an der Ostseite an guten Ankerplätzen. Das Klima ist auf den Plateaus auch selbst für Europäer gesund, und es begünstigt ganz ungemein die Kultur der verschiedensten tropischen Nutzpflanzen. Thatsächlich erzeugen die Staaten der üblen politischen Verhältnisse und der Trägheit der Bewohner wegen aber nur wenig. In den meisten Staaten wiegt die Indianer- oder Mischlingsbevölkerung vor. In dem Küstentieflande baut man Kakao, Baumwolle und Indigo, auf dem Tafellande Kaffee, Zuckerrohr, Tabak, Mais zc. Die Wälder liefern viel Nutzholz. An guten Kommunikationen fehlt es in den meisten Staaten vollständig, und die Handelsbewegung aller Staaten zusammengenommen beträgt nur etwa 120 Mill. M.

Handelsplätze: 1) In Guatemala (121 000 qkm oder 2200 Q.M. und 1 1/5 Mill. E.): Guatemala (40 000 E.) ist die politische Hauptstadt und der Hauptmarkt des Binnenlandes, namentlich für europäische Manufakte und Kaffee. Champerico und San José de Guatemala sind die wichtigsten Verschiffungsplätze von Kaffee und Kochenille. St. Thomas am Atlantischen Ocean spielt als Hafen eine geringfügigere Rolle.

2) In San Salvador (19 000 qkm und 480 000 E.): San Salvador (20 000 E.) und San Miguel sind die binnenländischen Märkte; Puerto de la Libertad und La Union, letzteres an der prächtigen Fonseca-Bucht, die Exporthäfen für Kaffee, Indigo, Kautschuk zc.

3) In Honduras (120 000 qkm und 352 000 E.): Comayagua ist der wichtigste Binnenmarkt. Die Häfen Puerto Caballos und Truxillo exportieren Erze, Holz, Indigo zc.

4) In Nicaragua (134 000 qkm und 300 000 E.): Leon (25 000 E.) ist Hauptstadt. San Juan del Norte, am Karibischen, und Corinto, am Stillen Meere, exportieren die Landesprodukte (Soconusco-Kakao — die beste Sorte, die es giebt —, Kautschuck, Kaffee, Holz zc.).

5) In Kostarica (52 000 qkm und 185 000 E.): Die Hauptstadt San José (25 000 E.) und Cartago sind durch eine Eisenbahn verbunden. — Der Hafen Punt' Arenas, an der Bucht von Nicoja, hat relativ eine sehr starke Handelsbewegung (ziemlich 30 Mill. M.), da Kostarica die reichste, blühendste und bestkultivierte der centralamerikanischen Republiken ist. Kaffee (1877: 12 Mill. kg), Kautschuk, Häute und Felle sind die Hauptexportartikel. — Puerto Limon, der atlantische Hafen, ist weniger bedeutend.

4. Columbia.

§ 460. Die Vereinigten Staaten von Columbia, 830 000 qkm (reichl. 15 000 Q.M.) und 3 Mill. Einw., werden im Norden vom Atlantischen und im Westen vom Pacifischen Oceane bespült und sind im Besitze der wichtigen Landenge von Panama. Außer drei mächtigen Andenketten nebst den dazwischen liegenden Längsthälern erstreckt sich das Hauptland auch über einen großen Teil der Llanos-Ebene. Der Kultur der verschiedensten Tropengewächse gewährt es die denkbar günstigsten Bedingungen, und außerdem enthält es auch reiche Erzlagerstätten. In der That liegen die Produktions- und Handelsverhältnisse aber sehr im argen. Die Bevölkerung, die vorwiegend aus Halbindianern besteht, ist indolent und zu Parteikämpfen und Revolutionen stets geneigt, und nur die oberen Thäler des Magdalenenstroms und Cauca sind dichter bevölkert und besser angebaut. Die wichtigsten Landesprodukte sind Kaffee, Tabak, Chinarinde, Häute, Baumwolle, Kautschuk und Edelmetalle. Von Industriezweigen ist einzig die Strohhutfabrikation (Panama!) bemerkenswert. Die Häfen, Eisenbahnen und Straßen sind vernachlässigt, und der Außenhandel (80 Mill.) ist geringfügig. Auf der Eisenbahn von Aspinwall noch Panama findet nur ein lebhafter Transitverkehr statt, der durch Erbauung der nordamerikanischen Pacificbahnen aber auch viel verloren hat.

Bogota (50 000 E.), die Hauptstadt, in einem Seitenthale des Magdalenenstromes, ist der Hauptmarkt des Binnenlandes. — Ambalema ist durch Tabakbau berühmt. — Für den Export der Landesprodukte wie für den Import europäischer Waren ist Sabanilla, unfern der Mündung des Magdalenenstromes, der Haupthafen. — Barranquilla, am Strome selbst, ist wichtig durch Speditionshandel mit dem Innern. — Aspinwall (Colon), der atlantische Terminus der Panama-Eisenbahn und der künftige atlantische Terminus des Panama-Kanals, steht durch Dampferlinien mit allen europäischen und nordamerikanischen Haupthäfen in Verbindung. — Panama (20 000 E.), an dem nach ihm benannten großen Golfe, spielt an dem Pacifischen Oceane dieselbe Rolle wie Aspinwall am Atlantischen. Besonders ist sein Dampferverkehr mit San Francisko lebhaft.

8. Venezuela.

§ 461. Die (20) Vereinigten Staaten von Venezuela, 1 1/7 Mill. qkm (ziemlich 21 000 Q.M. und 1 4/5 Mill. E.), umfassen außer dem Venezuelischen Küstengebirgslande auch einen großen Teil des Gebirgslandes von Guyana und der Orinoco-Ebene. In der Nachbarschaft der Küste reich bewässert und äußerst fruchtbar, in dem Innern dagegen auch ausgedehnte Steppendistrikte (Llanos) enthaltend, ist das Land sowohl für den Anbau tropischer Kulturpflanzen als auch für die Viehzucht vorzüglich geeignet. Leider kommt aber die eigentümliche Mischlingsbevölkerung auch hier fast niemals zu politischer Ordnung und Ruhe, und so bleiben die reichen Hilfsquellen — auch große Mineralschätze enthält das Land — brach liegen.

Gegenwärtig sind Kaffee, Kakao, Häute und Felle die Hauptprodukte. Der Zucker-, Tabak-, Baumwollen- und Indigobau sind sehr im Verfall. Der Außenhandel (125 Mill. M.) ist relativ geringfügig, und auch der Straßen- und Eisenbahnbau hat nur wenig Fortschritte gemacht. Die Hauptverkehrsländer sind Deutschland, Nordamerika und Frankreich.

Die Hauptstadt Caracas (50 000 E.), in einem fruchtbaren Thale des Küstengebirgslandes, ist auch der Haupthandelsplatz, in den genannten Landesprodukten und in Getreide ebenso wie in europäischen Manufakturwaren. — La Guaira, sein Hafen, unterhält namentlich mit Hamburg lebhafte Handelsbeziehungen. — Andere Häfen sind Cumana, Puerto Cabello und Maracaïbo. — Valencia (c. 30 000 E.) ist ein wichtiger binnenländischer Kaffeemarkt. — Ciudad Bolivar oder Angostura, am Orinoco, exportiert Gold, Häute und Felle, Tonka-Bohnen, Droguen 2c.

9. Ecuador.

§ 462. Die Republik Ecuador mißt ziemlich ²/₃ Mill. qkm (12 000 Q.M.) und hat etwa 1¹/₆ Millionen E. Die kleinere Westhälfte des Landes ist von dem vulkanischen Hochgebirgslande der Anden (im Chimborazo 6310 m, im Cotopaxi 5943 m) erfüllt, die größere Osthälfte dagegen ist ein reichbewässertes, von tropischem Urwalde bedecktes Flachland. Im erstgenannten Teile hat die Bevölkerung einen ganz ähnlichen Charakter, wie in Columbia, im letztgenannten hausen noch wilde Indianer. Die reichen natürlichen Hilfsquellen des Landes sind bisher nur sehr schwach entwickelt. Am bedeutendsten ist die Kakaoproduktion. Daneben erzeugt das Land namentlich noch Kautschuk, Steinnüsse, Kaffee, Chinarinde, Häute und Orseille. Von Industrieprodukten sind nur Strohhüte und Sohlleder erwähnenswert. — Der Außenhandel beträgt nur 36 Mill. M.

Die Hauptstadt Quito (80 000 E.), fast genau unter dem Äquator, aber 3000 m über dem Meeresspiegel gelegen, von mächtigen Vulkankegeln umgeben, und Cuenca (25 000 E.) sind die Hauptmärkte des Binnenlandes. Der Haupthafen Guayaquil (20 000 E.), an einer tiefeingeschnittenen, prächtigen Bucht, exportiert vorzugsweise Kakao (1879: 30 Mill. Pfund, im Werte von mehr als 20 Mill. M.).

10. Peru.

§ 463. Die peruanische Republik, zieml. 1¹/₈ Mill. qkm (reichl. 20 000 Q.M.) und 3 Mill. E., wird in ihrer ganzen Längserstreckung von den Andenketten durchzogen. Außer dem schmalen Küstensaume am Pacifischen Oceane, zu dem sich die Anden sehr schroff abdachen, gehört aber auch ein Teil des Amazonas-Tieflandes — ein ungeheures Urwaldgebiet ähnlich dem ecuadorischen (die sog. Montaña) dazu. Das Klima bietet alle Übergänge von der feuchten Urwaldschwüle der Montaña zur Rauheit des Hochgebirgslandes und zur absoluten Regenlosigkeit und Dürre der Küstengegend. Während

im Osten alle Tropengewächse von selbst gedeihen, gelingt im Westen der Bau der Baumwolle — des peruanischen Hauptproduktes —, des Zuckerrohrs, des Indigos, des Tabaks rc. nur bei künstlicher Bewässerung. Dagegen hat die Regenlosigkeit sowohl die Ablagerungen der Guanoinseln als auch diejenigen der Salpeterfundstätten ermöglicht. Das Andengebirge Perus ist von alters her durch seinen Silberreichtum berühmt, doch sind die Gruben bezüglich der Erträge sehr zurückgegangen, ebenso auch die Gold-, Zinn- und Quecksilbergruben. Die Bewohner sind vorwiegend Indianer (60%) und Mischlinge, die Herrschaft haben aber auch hier die spanischen Kreolen (etwa 10%). Um den Handel und die Produktion des Landes zu fördern, hat man mit Hilfe fremder Unternehmer das Riesenbauwerk einer südamerikanischen Anden-Eisenbahn in Angriff genommen. Diese große Unternehmung, die über die Kräfte des Landes ging, im Verein mit früheren Revolutionskriegen und mit dem unglücklichen chilenischen Kriege haben das Land finanziell vollkommen ruiniert, und es ist gegenwärtig nicht abzusehen, wann sich seine wirtschaftlichen Zustände wieder bessern werden. Der Handel ist in der Hand von Fremden und bewegt sich namentlich nach England und Nordamerika. Guano, Salpeter, Silber, Baumwolle, Zucker, Droguen, Lama- und Alpakawolle, Kakao, Kaffee rc. sind die wichtigsten Exportartikel, europäische Manufakte die Importartikel.

Die Hauptstadt Lima (100 000 E) ist auch der Haupthandelsplatz, durch eine Eisenbahn mit seinem Hafen Callao wie mit dem Inneren verbunden. — Callao ist der Haupthafen des Landes, mit einer Schifffahrtsbewegung von 800 000 t. — Andere Häfen sind Truxillo im Norden, Arica und Iquique im Süden, die letzten beiden namentlich durch Salpeterexport wichtig. Arica hatte bisher zugleich einen großen Teil des bolivianischen Handels in seiner Hand. Cusco (40 000 E.), die alte Inca-Hauptstadt, und Cerro de Pasko, der Centralpunkt des peruanischen Bergbaus, sind die wichtigsten Binnenmärkte.

11. Bolivia.

§ 464. Bolivia, zieml. 1³/₁₀ Mill. qkm (23 600 Q.M.), aber kaum 2¹/₃ Mill. E. enthaltend, hat einen sehr kontinentalen Charakter. Nicht nur ist die Küstenlinie des Landes eine sehr kurze, dieselbe ist auch von dem Hauptgebiete aus wegen der vorgelagerten Andenketten und Wüstenstriche nur sehr schwer zu erreichen. Den Kern von Bolivia bildet das mächtige Hochgebirge der Anden mit seinen schneebedeckten Ketten und Bergriesen, die hier ihre höchste Höhe erreichen (Sorata, Illimani) und mit ihren von diesen Ketten eingeschlossenen Hochebenen. Das boliv. Centralplateau ist gegen 4000 M. hoch. Im Osten lehnt sich aber daran ebenso wie bei Peru ein ausgedehntes Hügelland an, das allmählich zu einer vollkommenen Ebene abfällt. Im Gegensatz zu jenen Hochebenen und Felseinöden, die teils durch Rauheit teils durch Regenlosigkeit steril sind, ist dieser Osten — die „Yunkas" — von üppigster Fruchtbarkeit, alle Erzeugnisse der Tropen darbietend und nur im Süden allmählich in Weiden- und Steppenland über-

gehend. Bolivia ist in erster Linie ein Bergbauland, das namentlich Silber, Kupfer, Gold, Blei, Zinn, Antimon ꝛc. erzeugt, das aber bei besseren politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen noch weit mehr davon erzeugen könnte. Ähnliches gilt von der Chinarinden-, Koka-, Kaffee- und Tabakproduktion. Im Innern giebt es eine Eisenbahn von 130 km Länge, dagegen fehlt es an Fahrstraßen, und der Warentransport muß im allgemeinen durch Maultiere bewirkt werden. Der Außenhandel Bolivias beträgt nur 42 Mill. M. Man exportiert die genannten Landesprodukte und importiert europäische Industrieartikel.

Die Bergstädte La Paz (70 000 E.) und Cochabamba (40 000 E.) und Chuquisaka oder Sucre (24 000 E.) sind die wichtigsten Binnenmärkte; Antafagosta der wichtigste Hafen, der namentlich Salpeter und Silber exportiert.

12. Chile.

§ 465. Die chilenische Republik, 320 000 qkm (5800 Q.M.) und 2²/₅ Mill. E., an Fläche Großbritannien, an Einwohnerzahl aber noch nicht der Schweiz gleich, erstreckt sich als ein langes, schmales Küstenland zwischen der gewaltigsten Weitung des Großen Oceans und einer der höchsten Ketten des Andengebirges (Aconcagua 6834 m, Pässe im Norden gegen 4000 m), das den Staat von Argentina trennt. Das Land fällt ziemlich rasch in Bergterrassen zur Küste ab und ist reich an guten Hafenbuchten, so daß sein Verkehr vorzugsweise zur See vor sich geht. Das Klima ist mild und entspricht etwa demjenigen Norditaliens. Wie Norditalien ist Chile auch reich bewässert durch Regengüsse und Gebirgsströme, und nur der nördliche Teil (von Coquimbo ab) ist durch Regenlosigkeit eine Wüste (Atakama). Die Bevölkerung besteht im wesentlichen aus eingewanderten Spaniern, doch spielen daneben (namentlich als Kaufleute und Gewerbtreibende) auch die Deutschen eine große Rolle. Nur im Süden wohnen noch wilde Araucaner (70 000). Im Gegensatze zu den übrigen südamerikanischen Republiken ist die Entwickelung des chilenischen Staates in ziemlich ruhiger Weise vor sich gegangen, und die Produktion ist daher ebenso wie die Bildung des Volkes eine weit höhere als in den übrigen Staaten. Unter den südamerikanischen Staaten produziert Chile auch die meisten Kohlen. Vor allen Dingen aber ist das Land durch seine Kupferproduktion (jährlich 1 Mill. Ztr. Erze) von höchster Wichtigkeit. Die Salpeterproduktion ist ebenfalls bedeutend, und auch Silber, Gold ꝛc. findet man. Die reichsten Minendistrikte liegen in dem wüstenhaften Norden. In der Mitte des Landes, dem „Garten der Neuen Welt“, gedeihen außer den gewöhnlichen europäischen Obst- und Getreidearten auch Feigen, Artischocken, ind. Pfeffer ꝛc. Seit einer Reihe von Jahren ist Chile aber vor allen Dingen in die Reihe der Getreide-Exportländer eingetreten. Die Industrie ist nur hinsichtlich der Lederbereitung und hinsichtlich der gewöhnlichen Konsumartikel von Belang, und der Außenhandel (240 Mill. M.) hat deshalb fast ausschließlich Rohprodukte aus- und Industrieartikel einzuführen. Nach Argentina gehen Maultierkarawanen.

Santiago de Chile (130 000 E.) liegt inmitten eines gartenähnlich bebauten Thales und hat sich rasch zu einer glänzenden Hauptstadt entfaltet,

die aber in geistiger und politischer Beziehung mehr den Schwerpunkt des chilenischen Staates bildet, als in kommerzieller Beziehung. — Valparaiso (c. 100 000 E.), an einer schönen, durch Berge geschützten Bai, ist der Haupthafen- und Handelsplatz an der ganzen südamerikanischen Westküste, mit lebhaften Dampferverbindungen nach Hamburg und Liverpool. Besonders ist es ein Hauptmarkt für Salpeter, Kupfer, Silber, Getreide, Guano und Kohlen. (Schiffahrtsbewegung 1½ Mill. t). Huasco und Caldera im Norden sind wichtig durch Kupferbergbau und Kupferausfuhr. Concepcion exportiert namentlich Getreide und Valdivia Leder.

13. Argentina.

§ 466. Die Argentinische Republik, reichlich 3 Mill. qkm oder 55,000 Q.M. und 2⅖ Mill. E., ist reichlich halb so groß wie das Russische Reich, hat aber weniger Einwohner als das Königreich Sachsen. Gegenüber seiner ausgedehnten Landgrenze besitzt es nur eine kurze Küstenstrecke, wenigstens für seine produktiveren Gebiete (Patagonien ausgeschlossen). Im Gegensatze zu Bolivia, mit dem es in der Begrenzung einige Ähnlichkeit hat, ist aber in Argentina die größere Hälfte des Landes Flachland und nur die kleinere Gebirgsland, und außerdem ist Argentina im Besitze des unteren Teiles eines gewaltigen Stromsystemes, das dem Lande vorzügliche Abzugsstraßen nach dem Atlantischen Oceane hin gewährt. Das Klima des Landes ist bei der ungeheuern Ausdehnung von Nord nach Süd sehr verschieden, im allgemeinen aber gemäßigt und für Europäer gesund. Der Westen ist außer in den besser bewässerten Thälern für den Ackerbau zu trocken, und auch im Osten treten häufige Mißernten durch Dürre und durch Heuschreckenschwärme ein. Nichtsdestoweniger dürfte das Land wohl fähig sein, ein wichtiges Getreideland zu werden. Auch an Mineralschätzen ist in den Gebirgsgegenden (z. B. bei San Luis, Cordoba und Mendoza) kein Mangel; dieselben sind aber bis heute fast unberührt. Als der Hauptreichtum des Landes müssen gegenwärtig seine Rinder-, Schaf- und Pferdeherden gelten, die von halbwilden Hirten (Gauchos) beaufsichtigt, die weiten Steppen des Landes durchstreifen, und die es möglich machen, daß Argentina bei der Versorgung Europas mit Häuten, Wolle, Talg, Fleisch, Fleischextract 2c. eine so hervorragende Rolle spielt. Neuerdings ist auch die Straußenzucht ein einträgliches Gewerbe geworden. Das Eisenbahnnetz (2300 km) ist in den dichter bevölkerten Gegenden recht gut entwickelt, und der Außenhandel (325 Mill. M.) ist verhältnismäßig bedeutend.

Buenos Ayres (200 000 E.), an der Mündungsbucht des Laplatastromes, ist trotz seiner schwierigen Zugänglichkeit ein südamerikanischer Haupthafen, mit lebhaften Dampferverbindungen nach Liverpool, Bordeaux, Antwerpen und Hamburg und mit einer Schiffahrtsbewegung von 1 Mill. t. Namentlich ist es ein Hauptmarkt für Wolle, Häute, Felle, Fleisch, Talg und Straußfedern. — Rosario (c. 25 000 E.), am Parana, ist ebenfalls Seehafen. Santa Fé und Corrientes, am Parana, sowie namentlich Cordoba (c. 30 000 E.) sind die größten binnenländischen Produktenmärkte. — Mendoza liegt an dem wichtigsten Andenübergange nach Chile.

14. Uruguay.

§ 467. Uruguay, 187 000 qkm (3400 Q.M.) und 450 000 E., ist im Westen Steppe, im Norden und Osten aber waldiges Bergland, und durch den Atlantischen Ocean, den Laplata und den Uruguay ziemlich gut zugänglich. Das Klima entspricht demjenigen Norditaliens und ist für Europäer als zuträglich zu bezeichnen. Die Einwanderung ist aber besonders infolge der beständigen Staatsumwälzungen eine schwache, und die Hilfsquellen des reichen Landes, das auch ziemlich viel Blei- und Kupfererze zu enthalten scheint, sind deshalb bis heute wenig entfaltet. Nur etwa 1 % des Landes ist unter Kultur. Der Viehbestand Uruguays ist dagegen ein sehr gewaltiger und derselbe übertrifft z. B. bereits sehr beträchtlich den italienischen (6 Mill. Rinder, 13 Mill. Schafe und 1²/₃ Mill. Pferde). Hauptausfuhrgegenstände sind Häute, Felle, Fleisch, Fleischextrakt, Wolle, Talg und Vieh, und der Gesamthandel des Staates beläuft sich auf etwa 130 Mill. M. Das Eisenbahn- und Telegraphennetz ist für die kleine Volkszahl bedeutend.

Montevideo (92 000 E.), an der Nordseite der Laplatamündung, ist wichtige Dampferstation und exportiert den größten Teil der Landesprodukte. — Fray Bentos, am Uruguay, ist durch seine gewaltige Fleischextrakt-Fabrik berühmt, die täglich c. 800 Rinder tödtet und jährlich 60 bis 80 Schiffsladungen ihres Produktes versendet.

15. Paraguay.

§ 468. Paraguay, 238 000 qkm (4300 Q.M.) und c. 300 000 E., an Fläche der britischen Hauptinsel, an Volkszahl aber noch nicht dem Herzogtum Anhalt gleich, ist ein vollkommen kontinentaler Staat, dem jede Berührung mit dem Oceane fehlt, der aber in dem Rio Paraguay und Rio Parana, die den Staat wie eine Halbinsel einschließen und begrenzen, vorzügliche Abzugsstraßen für seine Produktion besitzt. Er liegt wie Uruguay auf der Grenzscheide zwischen dem bergigen Wald- und dem flachen Steppenlande, ist aber durch die genannten Ströme und ihre Nebenflüsse reich bewässert und besonders auf dem Alluvialboden entlang den Flüssen von einer üppigen Fruchtbarkeit. Das Klima ist subtropisch und gestattet außer dem Getreidebau nicht nur die Kultur von Maté (Yerba), Orangen und Tabak, sondern sogar diejenige des Kaffeebaums, gewisser Palmen und des Indigo. Nach dem fünfjährigen Kriege mit Brasilien und Argentina, der die Bevölkerung fast aufrieb, und der die Produktion des Landes vollkommen vernichtete, hat sich die Kultur der genannten Gewächse, sowie auch die Viehzucht rasch wieder gehoben, und gegenwärtig werden wieder beträchtlich Maté, Tabak, Orangen, Häute, Sohlleder ꝛc. exportiert.

Asuncion (20 000 E.), am Paraguay, Sitz der Regierung, ist auch der wichtigste Handelsplatz (Handelsbewegung 10 Mill. M.)

16. Das Kaiſertum Braſilien.

§ 469. An Fläche ($8\,^1/_3$ Mill. qkm oder reichlich 151 000 Q.M.) iſt Braſilien der Nordamerikaniſchen Union ebenbürtig, nicht aber an Volkszahl (11 Mill.). Auch im übrigen bietet es bei einem Vergleiche mit dem großen nordamerikaniſchen Freiſtaate weit mehr Gegenſätze als Ähnlichkeiten.

Durch ſeine Polhöhe ein echtes Tropenland, iſt Braſilien zugleich auch weniger günſtig für den Welthandel gelegen. Dem Verkehre mit dem Auslande iſt es nur von Oſten her bequem zugänglich, da es hier auf einer Küſtenlinie von c. 6400 km von dem Atlantiſchen Oceane beſpült wird. Von den paciſiſchen Küſtenländern dagegen iſt es außer durch die dünnbeſiedelten, weiten Flächen, die in ſein eigenes Gebiet fallen, durch einen Gebirgswall getrennt, der viel mächtiger und ſteiler iſt als der nordamerikaniſche. Während die Nordamerikaniſche Union alſo ein Wirtſchaftsgebiet bildet, das atlantiſch und paciſiſch zu gleicher Zeit iſt, hat Braſilien einen rein atlantiſchen Charakter.

Durch den Amazonenſtrom freilich, der mit ſeinen Nebenflüſſen (Napo, Içа, Yapura, Rio Negro nebſt Rio Branco ꝛc. rechts; Ucayali, Purus, Madeira, Tapajos ꝛc. links) ein natürliches Schiffahrtsſtraßennetz von mehr als 40 000 km bildet, und der den Ocean gewiſſermaßen bis tief in das Binnenland hinein fortſetzt, darf man ſich an den großen nordamerikaniſchen Freiſtaat mit ſeinem Miſſiſſippi erinnert fühlen. — Die Anden berührt Braſilien nur an ihrem äußerſten Oſtfuße. Dagegen füllt das ſogenannte Braſilianiſche Bergland die ganze Südoſthälfte des Landes, in zahlloſen Sierren zu beträchtlichen Höhen (2700 m) anſteigend. Das Land am Amazonenſtrome iſt vollkommenes Flachland, das während der Regenzeit zu einem großen Teile überflutet wird.

Unter dem Einfluſſe der tropiſchen Regen und der tropiſchen Sonnenwärme hat ſich in der Amazonas-Ebene die üppigſte Urwaldvegetation entfaltet, die ſich auf Erden überhaupt findet (vergl. § 65). Südlicher in den ſubtropiſchen Breiten, wo der Paſſatwind herrſcht, empfangen nur noch die Küſten und Gebirgsgegenden reichliche Niederſchläge. Das Innere wird durch die vorgelagerten Sierren allmählich regen- und waldärmer, um nach und nach in die Grasfluren der ſog. „Campos“ überzugehen.

Obgleich der natürliche Reichtum Braſiliens an Pflanzenformen ein überſchwenglicher iſt, ſo ſind es doch nur einige wenige Pflanzen, die dem Menſchen in größerem Maßſtabe zu gute gehen. Obenan ſteht heute unter den braſilianiſchen Kulturen die des Kaffeebaumes, und Braſilien hat in dieſer Hinſicht ſogar alle Länder der Erde weit überflügelt (jährl. Ernte 250 Mill. kg). Die beſten Sorten gedeihen auf den atlantiſchen Küſtenterraſſen zwiſchen dem 10. und 25.° ſ. Br. — Die Baumwollenkultur, die zur Zeit des nordamerikaniſchen Bürgerkrieges ſehr in Blüte kam, iſt allmählich wieder zurückgegangen; ähnlich auch die Zuckerrohrkultur. Beide Produktionszweige ſind namentlich in den nördlichen Küſtenprovinzen heimiſch, aber dort liegen die wirtſchaftlichen Verhältniſſe durch Mangel an Wegen und an fleißigen Arbeitern am meiſten im argen. Die Amazonaswälder

liefern außer Kautschuk und Paranüssen sehr verschiedenartige Nutzhölzer und Droguen (vergl. § 65). Die südlichste Provinz, in der deutsche Kolonisten den Kern der Bevölkerung bilden, treibt Ackerbau und Viehzucht. — Die Mineralproduktion, die einst bezüglich der Diamanten und des Goldes so viel Aufsehen erregte, ist heute unbedeutend, und selbst Minas Geraes fördert heute mehr Eisenerze als Gold. — Was Brasilien zur Entfaltung seiner Produktion am meisten fehlt, sind fleißige Arbeiter. Die Negersklaven sind Ende des Jahrhunderts sämtlich frei, und sie zeigen auch in Brasilien als freie Männer keine große Arbeitslust. Die weißen Herren aus Portugal aber (angeblich 4 Mill.) fühlen sich auch zu etwas besserem als zur Arbeit geboren, und außerdem schauen sie auf die neuen Ankömmlinge aus Europa — die „Gringos“ — vielfach sehr mißgünstig. Auf diese Weise hat das Land aber trotz der Tüchtigkeit seiner Staatslenker und trotz der politischen Ruhe, die es genossen hat, seine Kräfte bis heute nicht gebrauchen lernen.

Von Industrie ist kaum die Rede, und der Außenhandel bewirkt deshalb ausschließlich den Austausch von Rohprodukten gegen europäische Artikel (Manufacte, Öl, Wein 2c.). Die Hauptverkehrsländer sind Großbritannien, Nordamerika, Frankreich und Deutschland, und der Wert des Außenhandels (820 Mill.) beträgt etwa so viel als der chinesische. Das Eisenbahnnetz hat nur eine Länge von 3000 km.

§ 470. Handelsplätze: Rio Janeiro (230 000 E.) liegt unfern des Einganges zu der nach ihm benannten prächtigen Bai und erfreut sich zugleich des reichsten und bestkultivierten Hinterlandes, das mit ihm durch ein verhältnismäßig gut entwickeltes Netz von Schienenstraßen verbunden ist. In erster Linie ist Rio Janeiro der größte Kaffeemarkt der Erde. Der Export dieses Artikels (1879: 210 Mill. kg) richtet sich vor allen Dingen nach Nordamerika und Deutschland. Außerdem exportiert Rio Janeiro aber auch Zucker, Zuckerbranntwein, Tabak, Jacarandaholz, Tapioca, Diamanten 2c., und ebenso ist es selbstverständlich der brasilianische Hauptmarkt für europäische und nordamerikanische Waren. Seine Schiffahrtsbewegung beträgt etwa 2 Mill. t. — Die Stadt treibt übrigens auch einige Industrie in Baumwolle, Zucker, Juwelierwaren, Eisen, Leder, 2c. — Santos ist ebenfalls ein wichtiger Kaffee-Exporthafen. San Paulo hat als Eisenbahnkreuzungspunkt Bedeutung. — Rio Grande und Porto Alegre sind die Häfen der deutschen Kolonien, die zunächst fast lediglich Viehzuchtprodukte (Häute, Hörner, Fleisch 2c.) exportieren. — Bahia (130 000 E.), an einer großen Meeresbucht sehr ungesund gelegen, exportiert namentlich Zucker, Baumwolle und Tabak; ähnlich auch Pernambuko (120 000 E.), das eine noch lebhaftere Handelsbewegung hat als Bahia; und ebenso Ceara (Fortaleza) und Maranhão. — Para, vor dem Delta des Amazonas, exportiert Kautschuk, Paranüsse, Nutzhölzer, Droguen (Ipecacuanha). — Manaos und Tabatinga sind die wichtigsten Dampferstationen am Amazonenstrome; Cuyaba die Hauptstadt des Diamantendistriktes von Mattogrosso.

V. Australien.

A. Allgemeines.

§ 471. Der australische Erdteil kommt zwar an Ausdehnung (8,950 000 qkm oder 163 000 Q.M.) dem europäischen ziemlich gleich, an Einwohnerzahl (kaum 5 Mill.) steht er hinter diesem sowie hinter jedem andern Erdteile aber unendlich weit zurück. Die zahlreichen Archipele (Polynesien, Mikronesien und Melanesien), die ihn zusammensetzen helfen, haben in ihrer gesamten Natur .fast nichts mit dem sogenannten australischen Kontinente (Neu-Holland) gemeinsam, und höchstens sind Neu-Guinea und Tasmanien als losgetrennte Bruchstücke von demseben anzusehen. Neu-Seeland, die Fidschi-, die Sandwich-Inseln 2c. müßten streng genommen als kleine Weltteile für sich betrachtet werden.

§ 472. I. Der australische Kontinent (reichlich 7³/₅ Mill. qkm oder 138 000 Q.M. und 2¹/₂ Mill. E.) liegt mit seiner ganzen Fläche auf der südlichen Hemisphäre (10.—40.° s. Br.) und ist von allen anderen Erdteilen durch weite Oceanflächen getrennt. Am engsten berührt er sich mit Asien, und es sind sogar die reichsten Landschaften dieses Weltteils (Indien und China), die in seiner nächsten Nachbarschaft liegen. Leider sind es aber in erster Linie die kulturunfähigen australischen Wüsten, denen diese Nachbarschaft zu gute geht. Die kulturfähigsten Strecken des Kontinents (im Südosten) sind auch von Indien und China sehr weit entfernt, noch weiter freilich von Südamerika und Südafrika, und am weitesten von den ersten Kulturgebieten der Erde — von Europa und von der Osthälfte Nordamerikas. Die allgemeine Küstengliederung Australiens erinnert sehr stark an diejenige Afrikas und Südamerikas. Nur der große Karpentaria-Golf greift etwas tiefer in die Rumpfmasse des Kontinents hinein, um die Halbinsel York in ziemlich unvollkommener Weise von ihm abzutrennen. Der große Australgolf im Süden erzielt Halbinselbildungen nur durch Seitengolfe und in sehr kleinem Maßstabe (Spencer-Golf, Vincent-Golf). An guten Naturhäfen ist der Erdteil nicht arm, namentlich in dem in jeder Weise bevorzugten Südosten.

Auch die Bodenbildung des australischen Kontinents muß aber als eine der Produktion und Kultur sehr ungünstige angesehen werden, und Oskar Peschel bezeichnet den Erdteil hinsichtlich derselben sehr treffend als „das warnende Beispiel eines verkehrt angelegten Erdraumes". Die Hauptgebirge (die Australischen Alpen, die Blauen Berge, die Liverpoolkette, die Neuenglandkette 2c.) liegen sämtlich unfern der Ostküste, zu der sie terrassenförmig herabfallen. Diese Lage ist aber für das Binnenland — ähnlich wie bei Südafrika — sehr verhängnisvoll. Die Gebirge sind zwar nirgends so hoch (Mount Kosciusko 2187 m, Mt. Hotham 1955 m, Mt. Sea View 1830 m), daß sie in die Region des ewigen Schnees ragen, aber sie sind hoch genug, um wie eine

Wettermauer von dem ganzen niederen Plateaulande, das in ihrem Westen liegt, die atmosphärische Feuchtigkeit abzuhalten.

Seiner Lage unter dem Wendekreise des Steinbocks gemäß, weht über Australien der Südostpassat, der, weil er aus kühlen Breiten kommt, ohnehin nicht sehr feucht ist, der aber den größten Teil seines Wasserdunstes an den ostaustralischen Bergen niederschlägt. Nur der Ostrand ist auf diese Weise wirklich fruchtbar. Zwischen den östlichen Gebirgen und der Telegraphenlinie von Adelaide nach Port Darwin aber liegen dann zunächst ausgedehnte Steppen und Weidegründe, die der australischen Schafzucht ihre gute Grundlage gewähren, und die sich wahrscheinlich teilweise durch künstliche Bewässerung (Reservoirs, artesische Brunnen 2c.) in Kulturland verwandeln lassen würden. Weite Strecken dieser Osthälfte des Erdteils sind aber auch schon von jenen Wüsten eingenommen, die in der Westhälfte fast ausschließlich herrschen und die durch ihr Dornengestrüpp (Skrub) und durch ihr Dornengras (Spinifex) dem Vordringen des Reisenden viel größere Schwierigkeiten in den Weg legen als die großen afrikanischen und asiatischen Wüsten. Besonders in der Randzone treten übrigens auch westlich vom Überlandtelegraphen oasenartig große Weidegründe auf. Periodische Regengüsse, die auch im Innern fallen, und die periodische Ströme erzeugen, werden von dem ausgedörrten Boden wie von einem trockenem Schwamme aufgesogen. — Die ostaustralischen Gebirge sind berühmt durch ihren Reichtum an Gold und anderen nutzbaren Mineralien (Kohlen, Eisen 2c.); die Flinderskette im Norden vom Spencergolf durch ihren Reichtum an Kupfer. —

Die Temperaturverhältnisse Australiens entsprechen im Süden ziemlich genau denjenigen Italiens, und starke Schneefälle sind in den südöstlichen Bergländern keine Seltenheit. Im Norden dagegen herrschen tropische Hitzegrade. — Ströme von größerer Bedeutung finden sich selbstverständlich nur im Südosten. Der Murray (mit dem Murrumbidgee und Darling) hat eine Lauflänge von 2600 km und ein Stromgebiet von $1^1/_5$ Mill. qkm. Auch er wird aber während des Sommers sehr wasserarm und kann nur von sehr flachgehenden kleinen Dampfern befahren werden, an seiner Mündung aber ist er selbst kleinen Fahrzeugen nicht nahbar. Der Darling ebenso wie die Steppen- und Wüstenströme im Innern (Cooperfluß 2c.) lösen sich während des Sommers häufig genug in eine Reihe von Lachen auf, und viele von den Strömen trocknen zeitweise ganz aus. Ähnlich ist dies auch der Fall mit den großen Binnenseen (Gairdner-, Torrens-, Eyre-See 2c.).

§ 473. Die originelle australische Pflanzen- und Tierwelt (Vgl. §§ 63 und 77), die uns durch ihre starken Abweichungen verrät, daß der australische Kontinent seit langen geologischen Zeiträumen eine vollkommen gesonderte Existenz geführt hat, ist durch die Einführung europäischer Nutzpflanzen und Nutztiere sehr stark verändert worden. Die einheimische Pflanzenwelt erzeugt heute für den Welthandel im wesentlichen nur Nutzhölzer (Eukalypten-, Sandel-, Cedern-, Jarraholz 2c.). Daneben bauen aber verschiedene Kolonien heute bereits viel Getreide (bes. Weizen) über ihren Bedarf. Ähnlich gilt dies von den europäischen Tafelfrüchten

(Orangen, Feigen, Pfirsichen, Aprikosen, Äpfel, Birnen ꝛc.), die in ihrer neuen Heimat prächtig gedeihen. Auch der Weinbau hat in Australien eine Stätte gefunden, ohne freilich bisher ein wirklich gutes Getränk, das mit dem europäischen konkurrieren könnte, zu erzielen. Bedeutender scheint in dem Norden die Zuckerrohr- und Baumwollenkultur werden zu wollen. Mehr als durch die Kultur von Nutzflanzen ist der australische Erdteil zunächst noch durch seine Viehzucht (Schaf- und Rinderzucht) und durch seinen Bergbau auf Gold und Kupfer von Bedeutung. An Gold (zum Teil in Klumpen von ganz beträchtlichem Gewicht) hat die Kolonie Viktoria allein bis zum J. 1879 etwa für 3900 Mill. M. gefördert.

Sowie die nutzbare Tier- und Pflanzenwelt, so wird auch die Bevölkerung Australiens heute zum größten Teile von Einwanderern aus Europa gebildet. Die körperlich und geistig verkümmerten Australneger (im Ganzen wohl kaum noch 50 000) sind mehr und mehr verdrängt worden. Im Dienste der europäischen Kultur haben sie sich im allgemeinen nur als Hirten, Schafscheerer, Polizisten und Wegweiser verwenden lassen. — Die eingewanderten Mittelländer bilden das eigentliche Kulturelement des Weltteils: als Squatters (Herdenbesitzer — die Aristokratie Australiens!), die auf endlos ausgedehnten „Runs“ (Weiden, zuweilen über 10 000 qkm groß) Schafherden von mehreren Hunderttausend Stück besitzen, als Grubenbesitzer, als Handwerker, Arbeiter ꝛc. Den überwiegenden Teil der Bevölkerung bilden selbstverständlich die Engländer (reichl. 90 %). Nur etwa 100 000 sind Deutsche. — Chinesen (c. 35 000) haben sich als Goldsucher und Arbeiter eingefunden. Der Einwandererstrom wurde besonders stark, als im J. 1851 die Goldfelder entdeckt wurden.

Die Handels- und Verkehrsverhältnisse Australiens gestalten sich naturgemäß ebenfalls vollkommen europäisch. Hinsichtlich der Anlage von Eisenbahnen und Telegraphenlinien erinnern die Australier uns stark an den amerikanischen Unternehmungsgeist. Namentlich gilt dies von den projektierten Transkontinentalbahnen von Adelaide und Brisbane nach Port Darwin. An Länge der Eisenbahn- und Telegraphenlinien (5600 km, resp. 38 000 km) übertrifft Australien wenigstens Afrika weit, und ebenso auch hinsichtlich seines Außenhandels (1900 Mill. M.). Gold und Wolle sind die Hauptexportartikel des Weltteils, europäische Industrieartikel, Kaffee, Thee, Zucker ꝛc. die Hauptimportartikel. Die Haupthandelsplätze sind Melbourne und Sydney.

§ 474. II. Von den **polynesischen Inseln** ist die große Doppelinsel Neu-Seeland die wichtigste und interessanteste. Auf der südlichen Halbkugel unter ganz ähnlicher Breite (34—47) gelegen wie Italien auf der nördlichen, ist Neu-Seeland in seiner ganzen Länge von einem mächtigen schnee- und gletscherbedeckten Hochgebirge durchzogen (die Südlichen Alpen, im Mount Cook 4000, im Mt. Franklin 3000 m), das sich steil zur Westseite und sanft zur Ostseite abdacht, und das auf der Nordinsel sehr vulkanisch ist. Die ganze Insel ist dadurch an Niederschlägen und fließenden Gewässern ganz ungemein reich und außerordentlich fruchtbar. Viel mehr aber noch als Australien weicht Neu-Seeland in seiner gesamten Tier- und Pflanzenwelt von allen übrigen Erdräumen ab. Von den Blüten-

pflanzen-Arten Neuseelands giebt es mehr als 66 % nirgends anderweit auf der Erde. Statt der europäischen Wiesen breiten sich in Neuseeland unermeßliche Farnkrautfelder aus, und der neuseeländische Wald zeigt ein buntes Gemisch der seltsamsten Baumformen. Eine höhere wirtschaftliche Bedeutung hat unter denselben besonders die Kaurifichte gewonnen. Der eßbare Farn (Pteris esculenta) lieferte den Urbewohnern die Hauptnahrung, der neuseeländische Flachs (Phormium tenax) die Kleidung. An Säugetieren besaß die Insel zur Zeit ihrer Entdeckung nur 4 Arten (2 Flatterer, 1 Ratte und 1 Otter), dagegen gab es ziemlich zahlreiche Vogelarten, darunter ganz besonders den jetzt ausgestorbenen Riesenvogel Moa und andere flügellose Laufvögel. Die Urbewohner, die kriegerischen, tapferen Maori, die den übrigen polynesischen Insulanern nahe verwandt sind, haben den Engländern ihre Insel nur nach schweren Kämpfen überlassen, sind aber jetzt von 500 000 auf 45 000 zusammengeschmolzen und augenscheinlich dem Aussterben nahe. Die europäische Einwanderung hat selbstverständlich auch auf Neu-Seeland die Produktionsverhältnisse total umgestaltet, und die Kultur europäischer Cerealien und Früchte, die Zucht europäischer Haustiere und der Bergbau auf Gold (1857—1877 für 650 Mill. M.) sind gegenwärtig die Haupterwerbszweige der Bevölkerung.

Die übrigen australischen Inselgruppen sind großenteils entweder vulkanischen oder korallinen Ursprungs, und sie waren ursprünglich sehr arm an Tier- und Pflanzenarten, weil diese nur durch glückliche Zufälle von andern Erdräumen zu ihnen gelangen konnten; jetzt aber sind sie durch die eingedrungenen Europäer ebenfalls mit den verschiedensten Kulturpflanzen ausgestattet worden. Da die fraglichen Inselgruppen fast sämtlich zwischen den Wendekreisen liegen und durch ein feuchtwarmes Tropenklima ausgezeichnet sind, so sind es aber vorzugsweise tropische Kulturpflanzen, die sich daselbst eingebürgert haben (das Zuckerrohr, der Kaffeebaum, die Orange rc.). Die Eingeborenen, vor wenigen Decenien noch Kannibalen, haben sich zum Teil sehr rasch civilisieren lassen, nichtsdestoweniger aber schmilzt ihre Zahl genau wie auf Neuseeland immer mehr zusammen.

B. Die einzelnen Kolonien und Inselgruppen.

1. Das britische Kolonialreich in Australien.

§ 475. Ungefähr 8/9 von der Fläche des australischen Weltteils (ziemlich 8 Mill. qkm oder 145 000 Q.M.) und etwa 3/4 von seinen Bewohnern (3 Mill. E.) stehen unter englischer Herrschaft, und nächst dem Indischen Kaiserreiche ist das australische Kolonialreich für den britischen Welthandel das wichtigste.

a) **Victoria** (ziemlich 230 000 qkm oder 4200 Q.M. und gegen 9/10 Mill. E.) ist die dichtest besiedelte und reichste der australischen Kolonien, die nicht nur die ergiebigsten Goldminen (1880: 812 000 Pfund),

sondern verhältnismäßig auch die ausgedehnteste Ackerfläche besitzt. Der Viehbestand ist bedeutend, wenn er auch hinter demjenigen von Neu-Süd-Wales zurücksteht. Das Eisenbahnnetz ist in dieser Kolonie am besten entwickelt, und der Außenhandel (630 Mill. M.) ist ebenfalls bedeutender als selbst in Neu-Süd-Wales.

Melbourne (280 000 E.), erst im J. 1835 an dem innersten Winkel der großen Bai von Port Philipp begründet, ist heute eine der blühendsten Handelsstädte der Erde. Durch stark frequentierte Dampferlinien mit Europa verbunden, exportiert es namentlich viel Wolle, Gold, Vieh, Fleisch, Talg, Mehl und Getreide 2c. Seine wichtigsten transoceanischen Verkehrsländer sind Großbritannien (45 % des Außenhandels gehen dahin), Nordamerika, China und Indien. Die Schiffahrtsbewegung des Hafens beträgt gegen 1⁴/₅ Mill. t. — Die Industrie der Stadt ist beträchtlich hinsichtlich der Müllerei, Brauerei und Gerberei und Wollweberei. — Geelong und Portland sind kleinere Häfen. — Ballarat (c. 50 000 E.) und Sandhurst (c. 40 000 E.), die Haupt-Bergstädte, liegen in dem reichsten Goldminendistrikte Australiens.

b) **Neu-Süd-Wales** ($^4/_5$ Mill. qkm od. 14 500 □M. und $^3/_4$ Mill. E.) ist ebenfalls reich an Gold; die Produktion beträgt aber nur etwa 12 % von derjenigen Victorias. Viel wichtiger ist seine Kohlenförderung (gegen 50 Mill. Ctr.). Der Hauptreichtum der Kolonie liegt aber zunächst noch in ihren Herden (29 Mill. Schafe — d. i. 55 % des Schafbestandes sämtlicher austral. Kolonien —, 3 Mill. Rinder und reichlich $^1/_3$ Mill. Pferde). Nächst Victoria besitzt Neu-Süd-Wales das bestentwickelte Eisenbahnnetz (reichlich 1000 km) und den stärksten Außenhandel (550 Mill. M.).

Sydney (222 000 E.), an der Südseite des fjordartig eingeschnittenen Port Jackson, besitzt einen der vorzüglichsten Häfen der Erde, und derselbe wetteifert hinsichtlich der Lebhaftigkeit des Dampferverkehrs in sehr erfolgreicher Weise mit Melbourne. In erster Linie ist natürlich auch Sydney ein Hauptwollmarkt. Die Industrie der Stadt hat es hinsichtlich der Wollverarbeitung, Seifen- und Lichterbereitung, Zuckersiederei 2c. aber bereits auch zu gewisser Bedeutung gebracht. — Bathurst ist durch Gold- und Kupferbergbau, Newcastle durch Steinkohlenbergbau und Steinkohlenverschiffung von Wichtigkeit.

§ 476. c) **Queensland** ($1^3/_4$ Mill. qkm oder reichl. 31 000 □.M. und 220 000 E.) eignet sich zum Anbau von tropischen und subtropischen Kulturpflanzen sehr wohl, und es wird auch bereits (mit Hilfe polynesischer und chinesischer Kulis) etwas Zuckerrohr, Baumwolle, Tabak, Arrowroot 2c. erzeugt, aber der Hauptproduktionszweig ist zunächst die Viehzucht. Besonders ist der Rinderbestand ($2^4/_5$ Mill.) verhältnismäßig ein sehr gewaltiger und die Schafzucht wird ebenfalls sehr schwungreich betrieben. Der Außenhandel der Kolonie (170 Mill. M.) ist nur wenig geringer als derjenige Südaustraliens.

Brisbane (c. 30 000 E.), an dem gleichnamigen Flusse und unfern der Moretonbai, ist der Haupthafen. — Die nördlicheren Küstenstriche sind durch das sogen. Barriere-Riff sehr schwer zugänglich.

d) **Südaustralien** ($2^1/_3$ Mill. qkm oder 42 500 Q.M. und 260 000 E.) erstreckt sich vom Austral-Golfe im Süden bis zum Karpentaria-Golfe und bis zur Harafura-See im Norden. Die Kolonie besitzt eine noch größere Fläche Ackerland als Viktoria und erzielt relativ sehr hohe Ernteerträge, besonders in Weizen. Die Schafzucht ($6^1/_7$ Mill.) ist ebenfalls bedeutend. Außerdem ist die Kolonie aber vor allen Dingen durch ihre starke Kupferförderung ausgezeichnet (1876: für 11 Mill. M.) Der Außenhandel der Kolonie beträgt 180 Mill. M. Exportiert wird Wolle, Weizen und Mehl, Kupfer, Häute und Felle, Talg 2c.

Adelaide (c. 35 000 E.) ist die Haupthandelsstadt, mit dem Hafen Port Adelaide durch eine Eisenbahn verbunden. — Port Augusta, am Spencergolfe ist der südliche und Port Darwin, an der Timor-See, der nördliche Terminus des australischen Überland-Telegraphen.

e) **Westaustralien** (reichl. $2^1/_2$ Mill. qkm od. 46000 Q.M. und 30 000 E.) ist in wirtschaftlicher Beziehung noch wenig entwickelt und dient zunächst auch noch als Strafkolonie. Getreide, Wolle und Nutzholz sind die Hauptprodukte. Beträchtlich ist außerdem die Perlenfischerei.

Hauptstadt und Haupthandelsplatz ist Perth, am Schwanenflusse.

§ 477. f) **Tasmanien** (68 000 qkm oder 1200 Q.M. und 112 000 E). erzeugt namentlich Getreide, Obst, Wolle, Zinn und Gold. Sein Außenhandel beträgt 54 Mill. M.

Hobarttown und Launcestown sind die HauptHäfen, ersteres im Süden, letzteres im Norden der Insel.

g) **Neu-Seeland** (68 000 qkm od. zieml. 5000 Q.M. und 464 000 E.) ist eine rasch aufgeblühte, reiche Kolonie, die trotz ihrer späten Besiedelung sowohl eine gewaltige Ackerfläche und Ackerproduktion (bes. Weizen, Hafer und Kartoffeln) als auch einen starken Viehbestand (13 Mill. Schafe, d. i. 25% des ganzen australischen Schafbestandes, und $^3/_5$ Mill. Rinder) als auch eine bedeutende Goldförderung aufweist. Das Eisenbahnnetz ist noch vollkommener ausgebaut als dasjenige von Viktoria, und der Außenhandel beträgt 256 Mill. M. —

Die Hauptstadt Auckland (c. 25 000 E.), an einer großen Bai, und Wellington, an der Kookstraße, sind die Haupthäfen der Nordinsel; Christchurch (mit dem Hafen Lyttleton) und Dunedin (mit dem Hafen Port Chalmers) die Haupthandelsplätze der Südinsel.

h) **Die Fidschi-Inseln** (21 000 qkm und 112 000 E.), die seit 1879 unter britischem Protektorat stehen, sind sehr gebirgig und vulkanisch, zugleich aber außerordentlich fruchtbar. Bei intensiver Kultivierung unter europäischer Leitung, wie sie kürzlich begonnen hat, werden sie außer an Sandel- und Rosenholz und an Kokosnüssen auch an anderen vegetabilischen Produkten (Zuckerrohr, Baumwolle 2c.) reiche Erträge geben.

Viti Levu und Vanua Levu sind die Hauptinseln. Der Haupthafen ist Levuka, auf einer Nebeninsel.

2. Das französische Kolonialreich in Australien.

§ 478. Nur etwa 22 000 qkm (400 Q.M.) und nur wenig über 80 000 Menschen sind es, die in Australien unter französischem Regimente stehen, aber die fraglichen Archipele bilden gute Stützpunkte des französischen Südseehandels.

a) **Neukaledonien** nebst den Loyalty-Inseln (70 000 qkm und 42 000 E.) ist ein gebirgiger von Korallenklippen umgebener Archipel, dessen tropisches Klima durch Seewinde gemildert wird, und der namentlich im Westen zur Ansiedelung von Europäern nicht ungeeignet erscheint. Die Hauptinsel dient als Strafkolonie, und der größte Teil der weißen Bewohner sind Deportierte. Kokosnußöl, Schildpatt, Zuckerrohr und Tabak sind die Hauptprodukte. — Die Hauptstadt Nouméa hat einen guten Hafen.

b) **Die Gesellschaftsinseln** (1650 qkm und 27 000 E.) sind teils vulkanisch, teils korallin, und die Hauptinsel Tahiti trägt einen Vulkankegel von 2200 m Höhe. Außer den Nährpflanzen der Eingebornen — den Brotfrüchten, dem Taro und den Kokosnüssen — erzeugen die Inseln heute auch Orangen, Citronen, Baumwolle und Vanille. — Papete ist der Haupthafen.

c) **Die Markesasinseln** (1300 qkm und 6000 E.), von ganz ähnlicher Natur wie die zuletzt genannte Gruppe, sind viel weniger produktiv, dürften aber durch ihre Lage eine höhere Bedeutung erlangen, sobald der Panamakanal fertig gestellt ist. Die Hauptinsel heißt Nukahiwa.

3. Selbständige und von Europäern unbesiedelte Archipele.

§ 479. I. **Das Königreich der Sandwich-Inseln** (17 000 qkm und 58 000 E.) setzt sich aus einer Anzahl größerer und kleinerer Inseln — Hawaï, Mauï, Oahu und Kauaï — zusammen, die sämtlich sehr vulkanisch und gebirgig sind (Mauna Kea 4200 m und Mauna Loa 3727 m, beide auf der großen Insel Hawaï). Die Eingeborenen waren noch zu Cooks Zeit Kannibalen, sind aber im Laufe von wenigen Jahrzehnten christianisiert und civilisiert worden, und bilden gegenwärtig ein kleines — unter amerikanischem Einflusse — parlamentarisch regiertes Königreich, vermindern sich freilich trotzdem rasch an Zahl und sind wohl dem Aussterben geweiht. Sie bauen ebenso wie die chinesischen Einwanderer außer ihren Nährfrüchten namentlich Zuckerrohr, Reis, Kaffee, Orangen, Ananas und Pflanzenwolle. Eine hohe Bedeutung haben die Inseln durch ihre Lage zwischen San Francisco und Sydney. Die Handelsbewegung beträgt etwa 27 Mill. M.

Honolulu, an der Südküste von Oahu, mit gutem Hafen, ist Regierungssitz und Haupthandelsplatz zugleich. Vor allen Dingen ist es aber die Hauptstation auf dem Wege von Australien nach Nordamerika.

II. **Die Samoa-Inseln** oder Schifferinseln (noch nicht 3000 qkm und 37 000 E.) bestehen aus zwei größeren — Sawaï und Upolu — und einer Anzahl kleineren vulkanischen Inseln, die unter dem kolonisatorischen Ein-

flusse deutscher Kaufleute eine hohe Bedeutung für den Welthandel auf dem Großen Oceane gewonnen haben. Die Eingebornen sind von der Civilisationsstufe der Sandwich-Insulaner und von deren politisch geordneten Zuständen freilich noch weit entfernt.

Der Haupthafen Apia ist vor allen Dingen der Sitz eines schwungreich betriebenen Handels mit Kokosprodukten und Baumwolle.

III. **Die Tonga-Inseln** (Freundschaftsinseln), 1000 qkm und 25 000 E., sind ein sehr kleiner polynesischer Archipel, dessen Bewohner christianisiert sind, und der außer Kokosnüssen auch etwas Zuckerrohr und Orangen erzeugt. Die Hauptinsel ist Tongatabu.

§ 480. IV. **Die Neuen Hebriden** (13 000 qkm), mit der Hauptinsel Espiritu Santo, der **Santa-Cruz-Archipel**, mit der Hauptinsel Nitendi, die **Salomons-Inseln** (44 000 qkm), mit der Hauptinsel Bougainville und **Neubritannien** (47 000 qkm), mit der Hauptinsel Birara, sind noch die ausschließliche Domäne ihrer dunkelfarbigen (melanesischen) Urbewohner und dieselben harren noch der europäischen Besiedelung. Ihr vulkanischer Boden ist meist sehr fruchtbar, ihr Klima und ihre Produktion echt tropisch.

V. **Neu-Guinea** mißt reichlich 800 000 qkm oder 14 700 Q.M. und hat etwa 1/2 Mill. Bewohner. Da die Insel in der unmittelbarsten Nähe des Äquators liegt, so ist ihr Klima für Europäer sehr ungesund. Ähnlich wie die großen Sunda-Inseln ist sie aber zugleich sehr gebirgig, und es würde deshalb an gesunden Stationen auch kein Mangel sein. Ohne Zweifel würde sich die mächtige Insel zu allerlei tropischen Kulturen ganz in derselben Weise eignen wie etwa Java. Gegenwärtig erzeugt sie nicht viel mehr als die gewöhnlichen tropischen Nährfrüchte für die eingeborenen Papuanen. Die Holländer haben nominell einige Küstenpunkte in Besitz genommen, da sie aber auf den Sunda-Inseln viel näher liegende kolonisatorische Aufgaben haben, war ihnen die Kolonisation der Insel bisher unmöglich.

Register.



Druckfehler-Verzeichnis.

Zahlreiche Inkonsequenzen in der Schreibweise, die zum Teil in der Unvertrautheit mit der neuen Orthographie, zum Teil in dem Mangel einer einheitlichen Orthographie geographischer Eigennamen begründet sind, können hier leider nicht mehr abgestellt werden. Dagegen machen wir auf einige gröbere Versehen ausdrücklich aufmerksam.

S. 27, Z. 13 von unten muß es heißen „Ochotskisches Meer“ statt „Ochetskisches Meer“.
S. 38, Z. 22 von unten ist die Tonnenzahl der britisch-nordamerikanischen Handelsflotte: $1^1/_{10}$ Mill. einzuschalten.
S. 65, Z. 3 von oben muß es heißen „in **Tausend** Mark“ statt „in Mark“.
S. 182, Z. 4 von unten muß es heißen „Maassluys“ statt „Maasfluys“.
S. 207, Z. 22 von oben muß es heißen „Szolnok“ statt „Szolnek“.
S. 208, Z. 22 von unten muß es heißen „Tömös“ und „Törzburg“ statt „Tämös“ und „Tärzburg“.
S. 260, Z. 12 von oben muß es heißen „Kilmarnock“ statt „Killarnock“.
S. 349, Z. 4 von unten muß es heißen „Adana“ statt “Adama“.



